




ДЕПО

6(151) 2024

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

ИЮНЬ - ИЮЛЬ

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 4

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 6 - 11

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 13 - 14

Справочная информация

стр. 1, 16 - 40



ВЛ80^Э1069

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

- КРИЗИС В КРАСНОМ МОРЕ: ВЛИЯНИЕ НА МОРСКИЕ И КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

стр. 16 - 25

- РОЛЬ РОССИИ И КИТАЯ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕВРАЗИИ

стр. 26

- ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИИ. МАЙ 2024

стр. 27

- СТРУКТУРНАЯ ПЕРЕСТРОЙКА

стр. 28 - 29

- УКРЕПЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИЕЙ И СЕВЕРНОЙ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИЕЙ

стр. 30

- ЦЕНЫ НА ФИТИНГОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ В I КВАРТАЛЕ ДОСТИГЛИ 5,9 МЛН РУБ.

стр. 31

- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ

стр. 33 - 37

- РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 38 - 39

- ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 40

30 МЕТАЛЛ
ЭКСПО

Место проведения:
ЭКСПОЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНГРЕССЫ
МОСКВА

29 ОКТЯБРЯ - **01** НОЯБРЯ
МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

При поддержке:



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2024



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2024



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГКМ
МеталлТрансЛогистик'2024

Генеральный
информационный партнер:



30-я Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2024

Оргкомитет выставки: тел./факс +7 (495) 734-99-66

www.metal-expo.ru

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
30-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2024				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 4
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	2
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	2
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	3
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО НПК "Крона"	+7 (8412) 44-47-09, 44-04-89, 44-42-91	4
Россия / Саратовская область	Энгельс	ООО "ЭСТ" (Энергостроительные технологии)	+7 (902) 717-16-96, +7(8452) 42-16-96	4
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"				5
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				6 - 11
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	6
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	7
Россия	Москва	ООО "Нумерал"	+7 (499) 969-81-01, +7 (499) 969-81-11	8
Россия	Москва	ООО "ПСК" (Первая Сервисная Компания)	+7(495) 410-65-19, +7 (985) 410-65-19	9
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	10
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "КД-Сервис"	+7 (932) 309-26-88; +7 (919) 123-24-24	10
Россия	Москва	ООО "НПО "Октябрь"	+7 (495) 657-99-35, +7 (968) 543-17-20	11
Россия	Москва	Группа компаний "РусИранЭкспо" (ООО "НЕФТЕХИМТРАНС")	+7(495) 971-33-66; +7(909) 663-87-39	11
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2025				12
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				13 - 14
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	13
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	13
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	13
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	14
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорюзел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	14
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2025				15
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 16 - 40
КРИЗИС В КРАСНОМ МОРЕ: ВЛИЯНИЕ НА МОРСКИЕ И КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ				16 - 25
РОЛЬ РОССИИ И КИТАЯ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕВРАЗИИ				26
ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИИ. МАЙ 2024				27
СТРУКТУРНАЯ ПЕРЕСТРОЙКА				28 - 29
УКРЕПЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИЕЙ И СЕВЕРНОЙ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИЕЙ				30
ЦЕНЫ НА ФИТИНГОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ В I КВАРТАЛЕ ДОСТИГЛИ 5,9 МЛН РУБ.				31
Россия	Москва	ООО "МТИ" https://index1520.com/ http://www.itandi.ru/	+7 (495) 120-25-75	
27-Я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА"				32
КАЗАХСТАН	Астана	Itesa Алматы	+7 (7272) 58-34-34	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				33 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
21-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				3-я сторона обл.
АЗЕРБАЙДЖАН	Баку	ООО «Caspian Event Organizers»	+994 (12) 404-15-73	
ВЫСТАВКА-ФОРУМ ПО ЛОГИСТИКЕ И КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ TRANSLOGISTICAUURAL				4-я сторона обл.
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	МВК, офис в Екатеринбурге; Уральская логистическая ассоциация	+7 (343) 226-04-29	



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

ООО «КСД» г. Воронеж

<http://ooksd.ru>, ksd-vrn@yandex.ru, +7(473) 207-06-10, +7(473) 207-06-12

**ООО «КСД» РАЗРАБОТАН
 СБОРНЫЙ УНИФИЦИРОВАННЫЙ
 НАСТИЛ С РЕЗИНОВЫМИ
 УПЛОТНИТЕЛЯМИ
 МАРКИ 4ПЖД.**

**Патент на изобретение
 ФСИС РФ №2676772**

В эксплуатации с 2003 года



ТОРГОВЫЙ ДОМ «БЗБО»



БРЯНКОВСКИЙ ЗАВОД
 БУРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ



tdbzbo.ru

347810, Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский,
 проспект Карла Маркса, д. 9, пом. 45
 Комерческий отдел sd1@tdbzbo.ru; sd2@tdbzbo.ru

+7 (499) 70-35-175

bzbo.su



Наименование	Чертеж изделия	Ед.изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Вкладыш моторно-осевого подшипника (МОП)	8ТХ.263.178/8ТХ.263.179	пара	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
	Всех модификаций и чертежей	пара	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Коллектор водяного охлаждения тепловозов	2ТЭ116.10.35.025/026/027/028	компл.	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Коллектор водяного охлаждения тепловозов	2ТЭ116.10.35.013/014/015/016;	компл.	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Насос водяной	1-DV 126028/G	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Насос шестеренный	2ТЭ116.30.58.022	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Болт нордовый	M24-8gx50 / M27-8gx50	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Пружина вагонная	БЗБО.2011.002/БЗБО.2011.004	компл.	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Валик люка полувагона	БЗ 83.457.127-071 КЛВ	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Кольцо лабиринтное	100.10.007-0	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



Можгинский литейный завод "Арсенал" является предприятием, специализирующимся на производстве литейных заготовок и готовых изделий из различных марок чугуна, стали и бронзы для разных отраслей промышленности, в первую очередь для машиностроительных и горнодобывающих предприятий.

- Чугунное литье ● Стальное литье ● Бронзовое литье
- Художественное и архитектурное литье ● Печное литье
- Модельное производство ● Механическая обработка ● Колесные пары
- Автозапчасти КАМАЗ ● Железнодорожные запчасти ● Спецпродукция

Железнодорожные запчасти

- Вкладыши МОР 8ТХ.263.178/179,
- Клапаны на дизеля Д49, Д50, ЧМЭ-3, 6ЧН,
- Башмак тормозной горочный 8739.00сб,
- Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046,
- Головка кардана А36-С2,
- Помпа топливоподкачивающая 2Д100,
- Стартер ПС-У2,
- Наличники
- Запчасти для компрессоров
- Другие ЖД запчасти

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

E-MAIL: SALES@ARSENAL-ZAVOD.RU, SKYPE: MLZ-ARSENAL

В ПОМОЩЬ РЕМОНТНИКУ

ПРОВЕРКА АВТОМАТИЧЕСКИХ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕЙ

Переносные приборы серий «Крона-601» и «Крона-603» служат для контроля время-токовых характеристик автоматических выключателей на переменном токе, тепловых, электромагнитных и полупроводниковых расцепителей, а также тепловых реле, реле тока и т. п. Особенностью системы от ряда аналогов, является проверка автоматических выключателей на синусоидальном переменном токе (до 4000А), чем гарантируется достоверность контроля. Имеется два режима проверки выключателей: кратковременный (0,02 - 0,5 с, проверка электромагнитной отсечки); и длительный (0,5 - 3600 с, проверка тепловой отсечки).

Прибор позволяет проверять каждый полюс выключателя отдельно. Контроль времени срабатывания производится с непроверяемого в данный момент полюса, либо непосредственно с проверяемого полюса.



ИЗГОТОВИТЕЛЬ ПРИБОРОВ — НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС «КРОНА», ЗАНИМАЮЩИЙСЯ РАЗРАБОТКОЙ И ПРОИЗВОДСТВОМ КОНТРОЛЬНО-ДИАГНОСТИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЭНЕРГЕТИКИ И ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ. БОЛЕЕ ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРИБОРАХ (В Т.Ч. ФОТО, ВИДЕО, РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ) РАЗМЕЩЕНА НА САЙТЕ WWW.NPK-KRONA.RU. ТЕЛ./ФАКС: (841-2) 444-709, 444-291. EMAIL: KRONA@NPK-KRONA.RU

000 "ЭСТ"

Энергостроительные технологии

413106, Саратовская область,
г. Энгельс
+7 902 717-16-96, +7 8452 42-16-96
sat2005@inbox.ru

**ВСЕ НОВОЕ!
ЦЕНЫ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ!
(УКАЗАНЫ С НДС)**

- ✓ Втулка оп142 - 4.50р.
- ✓ Прокладка упругая цп 369.104 - 11р.
- ✓ Самолетик пс 65 8мм - 11р.
- ✓ Самолетик пс 65 4 мм - 10р.
- ✓ Шайба скоба Цп 138 4мм. 5мм. 6мм.
- ✓ Цена 10.50р. 12.00р. 13.00р.

**КАЖДАЯ СДЕЛКА РАССМАТРИВАЕТСЯ
ИНДИВИДУАЛЬНО!**

Стоимость такого модуля

6600 руб.



+7(980)187-10-55



ЖЕЛДОРМАРКЕТ

железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU

17-я международная выставка



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

информационные технологии и электроника для пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры



2024

26-28 июня
Москва
Экспоцентр



ООО "Авант"
426025, Удмуртская Республика, г. Ижевск,
Воткинское шоссе, д.41, корп. 2, помещение 14
Тел: +7 (499) 550-50-65, +7 (925) 940-05-10
E-mail: avant-torg@bk.ru

Компания Авант предлагает рассмотреть возможность применения в эксплуатации заготовки:

ВКЛАДЫШ МОТОРНО-ОСЕВОГО ПОДШИПНИКА МБСФ8ТХ.263.178_179/ МБСФ8ТХ.263.180_181, РАБОЧЕЕ КОЛЕСО ВОДЯНОГО НАСОСА Д49.123СБ

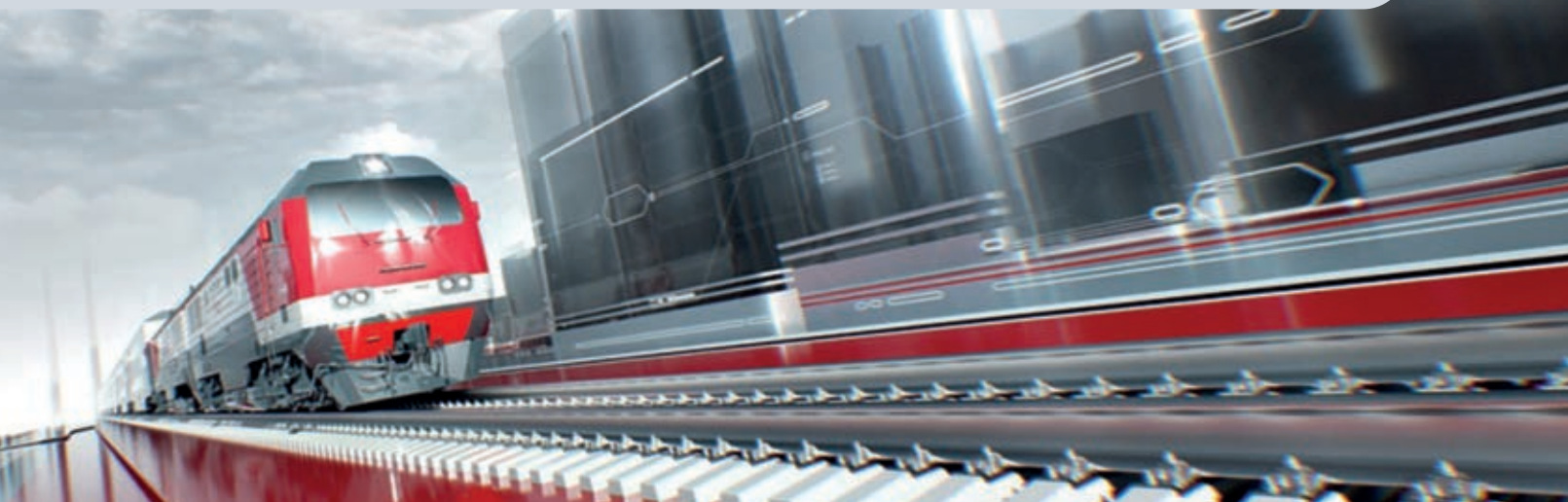


Из инновационного композитного материала Римаид ПМ, собственного изготовления, повышенной надежности и долговечности.

ВКЛАДЫШ МОП применяется в тяговых электродвигателях локомотивов, установка которых при ремонте колесно-моторных блоков локомотивов производится без внесения изменений в конструкцию и технологии ремонта узла сопряжения моторно-осевого подшипника (МОП) с шейкой оси колесной пары.

Геометрические размеры (линейные и диаметральные) предлагаемых к поставке вкладышей МОП из материала Римаид ПМ идентичны штатным вкладышам МОП тяговых электродвигателей ЭД-118 А и Б, установленных на маневровых тепловозах основных серий тепловозов ТЭМ2, ТЭМ18, ТЭМ7А, ТЭМ14 и ТЭМ9, 2ТЭ116 эксплуатируемых на предприятиях промышленного железнодорожного транспорта.

Материал Римаид прошел полный цикл лабораторных трибологических испытаний в АО «ВНИИЖТ» в сравнении образцов пар трения скольжения «сталь-бронза Бр04 Ц4С17» и «сталь – пластмасса Римаид ПМ», которые подтвердили заявленные преимущества материала Римаид ПМ по износостойкости материала и возможности увеличения ресурса деталей узла трения в 3 – 4 раза.





Надёжность!

Доверие!

Успех!



Мы говорим "НЕТ" просто вагонов без дела!

Пишите:
info@transenergytrade.ru

Звоните:
+7 (812) 677-95-02

Смотрите:
<https://transenergytrade.ru/>

Наименование	Компания	Телефон
Колесные пары б/у, СОНК, НОНК	ООО «ТЭТ»	<p>Звоните! + 7 (812) 677-95-02</p> <p>Пишите! info@transenergytrade.ru</p> <p>Смотрите! transenergytrade.ru</p>
Боковые рамы и надрессорные балки, новые и б/у		
Крытые вагоны, модель 11-270, 1991-1994г. – 30 шт.		
Крытые вагоны, модель 11-280, 1991-1992г. – 20 шт.		
Полувагоны, модель 12-132, 2001-2002 гг. – 50 шт.		
Платформы-универсальные, модель 13-401, 1980-1984гг. – 20 шт.		
Платформы-универсальные, модель 13-4012, 1989-91гг. – 10 шт.		
Платформы-универсальные, модель 13-2114, 2007 г. – 5 шт.		
Платформы-лесовозы, модель 13-401-20, 1975-1980 гг. – 50 шт.		
Фитинговые платформы, модель 13-2116, 2014 г. - 5 шт.		
Фитинговые платформы, модель 13-9744-03, 2012 г. - 2 шт.		
Хоппер-зерновозы, модель 19-752 и 19-3054, 1993 г. – 10 шт.		
Хоппер-дозаторы, модель 20-Х351-02, 1987 – 1989 гг. – 8 шт.		
Цистерны для вязких НП, модель 15-021-02, 1999г. - 12шт.		
Краны ж/д, мод. КЖС-16, КЖ-561 (25т), КЖ-662 (32т), 2005-2007гг.		
Кран ж/д Сокол 80.01 (80тн), 2001г.		
Кран укладочный, мод. УН-25/9-18, 1982-83гг.		
Выправочно-подбивочные машины, мод. ВПО-3000, ВПРС-10, ВПРС-500, ВПРС-03.		
Маневровые локомотивы, ТГМ-4, ТЭМ2.		

АВТОМАТИЗАЦИЯ ПРОЦЕССОВ ДЛЯ ВАГОНРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Автоматизация бизнес-процессов предприятия становится неотъемлемой частью эффективного управления.

Специальные программы позволяют сотрудникам быстро и безошибочно выполнять повседневные задачи, повышать качество данных и снижать риск влияния человеческого фактора.

Система цифровой идентификации компонентов и мобильное приложение значительно оптимизируют процесс учета деталей, предотвращая дублирование информации и сокращает время на формирование отчётно – учетных форм.



СИСТЕМА ПОЗВОЛЯЕТ АВТОМАТИЗИРОВАТЬ РУЧНЫЕ ИЗМЕРЕНИЯ, ИСКЛЮЧИТЬ ПОГРЕШНОСТИ И ОШИБКИ



Реализация крупных проектов в ЖД отрасли позволяет нам посчитать экономический эффект от внедрения Системы и «поставить на рельсы» те процессы, которые занимают большую часть времени и чаще всего приводят к неточностям и ошибкам.

СИСТЕМА ЦИФРОВОЙ ИДЕНТИФИКАЦИИ КОМПОНЕНТОВ ОПТИМИЗИРУЕТ ТРУДОЗАТРАТЫ НА КЛЮЧЕВЫХ ЭТАПАХ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРОЦЕССА

1. Быстрая приемка вагона в ремонт, проверка комплектации Мобильным приложением, и качественная приемка из ремонта
2. Снижение трудозатрат и ошибок при формировании отчётно – учетных форм, интеграция с внутренними и отраслевыми системами учета
3. Контроль и анализ оборота деталей, оптимизация складского пространства, рост эффективности хранения, управление складскими запасами

**ОСТАВЬТЕ ЗАЯВКУ НА САЙТЕ
И ПОЛУЧИТЕ УСЛОВИЯ ТЕСТИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ НА ВАШЕМ ПРЕДПРИЯТИИ**



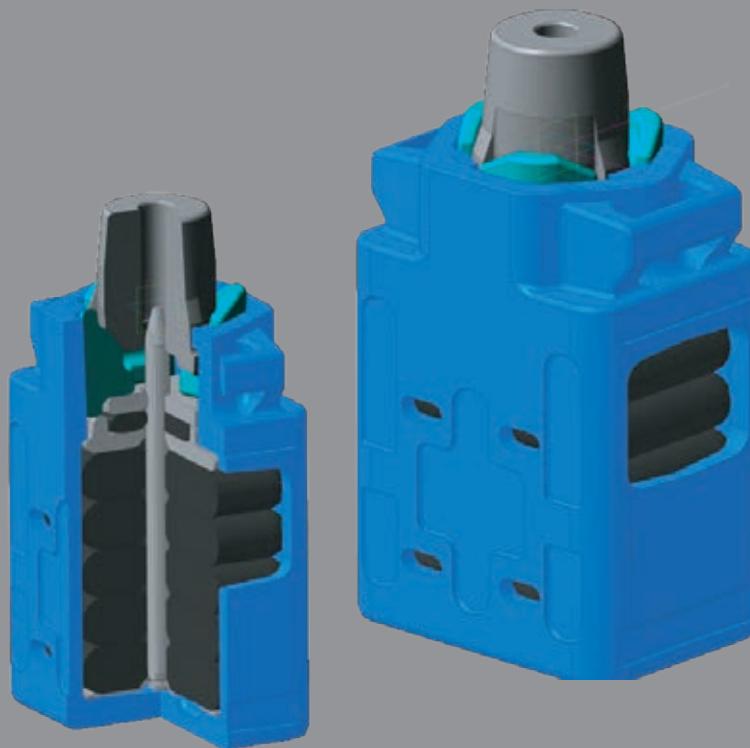
info@numeral.su
support@numeral.su



+7 (499)-969-81-01
+7 (915)-074-65-05



**Первая Сервисная Компания –
официальный представитель ГК «Вагонмаш»**



ООО «ПСК» осуществляет сервисное обслуживание, сертифицированный гарантийный и постгарантийный ремонт поглощающих аппаратов класса Т1, Т2, Т3.

Ремонт и сервисное обслуживание поглощающих аппаратов производится в обособленных подразделениях:

- Железногорск
- Каменск-Уральский
- Новокузнецк
- Хабаровск

На постоянной основе на территории РФ:

- **Производим ремонт неисправных поглощающих аппаратов класса Т1, Т2, Т3.**
- **Приобретаем неисправные ремонтпригодные поглощающие аппараты класса Т1, Т2, Т3.**
- **Реализуем отремонтированные поглощающие аппараты класса Т1, Т2, Т3 с предоставлением паспорта качества и гарантии.**

129626, г. Москва, Проспект Мира, д. 102 к. 1 пом 12/8

Тел: +7(495)410-65-19 E-mail: psk@psk1520.ru

<https://www.psk1520.ru>

ООО НПП "Электромаш". 346400, Ростовская обл., г. Новочеркасск, ул. Полевая, 7,
+7 (8635) 22-53-50, 22-53-51,
sales@electromash.com | http://electromash.com/

Э ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



**СТЕНДЫ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ ТЭД,
СТЕНДЫ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ГЕНЕРАТОРОВ ПОСТОЯННОГО ТОКА ГП,
ПЕРЕМЕННОГО ТОКА ГТСН, ТЯГОВЫХ АГРЕГАТОВ**



**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РЕМОНТА ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ
ТЭД, ТЯГОВЫХ ГЕНЕРАТОРОВ**



**ПОДСТАНЦИИ СТОЛБОВЫЕ КТПОЛ, СТП, КТПЖ, МТП, МТПЖ
С БКУ ДЛЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ АППАРАТУРЫ ЖАТ.
БКУ БЛОК КОНТРОЛЯ И УПРАВЛЕНИЯ**



Стенд для испытания тяговых электродвигателей ТЭД постоянного, переменного, пульсирующего тока электровозов, тепловозов

Стенд для испытания тяговых генераторов постоянного тока ГП, переменного тока ГТСН, тяговых агрегатов

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

Подстанции столбовые КТПОЛ, СТП, КТПЖ, МТП, МТПЖ с БКУ для электроснабжения аппаратуры ЖАТ. БКУ блок контроля и управления

ООО НПП "Электромаш"
+7 (8635) 22-53-50
+7 (8635) 22-53-51
www.electromash.com
sales@electromash.com





ООО «КД-Сервис»

454053, Челябинская область, г. Челябинск, тракт Троицкий, д.11Л, офис 904
Тел: +7-932-309-26-88; +7-919-123-24-24, e-mail: kd-service74@mail.ru

Грузоперевозки по РФ и СНГ
(собственный автотранспорт)

ПОСТАВЩИК
ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ
ДЛЯ РЕМОНТА
ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Компания осуществляет продажи и поставки запасных частей (колесных пар, надрессорных балок, боковых рам и др.) для собственников подвижного состава, операторов грузовых железнодорожных перевозок и вагоноремонтных предприятий.

Наименование	Толщина обода, мм.	Ед. изм.	Цена без НДС руб.	Компания	Телефон
Колесная пара отрем.	29 и менее	шт.	90 000	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	30-34	шт.	122 000	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	35-39	шт.	138 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	40-44	шт.	152 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	45-49	шт.	162 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	50-54	шт.	172 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	55-59	шт.	182 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	60-64	шт.	192 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	65-69	шт.	202 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Купим КП ремприг, РУ-1Ш, РУ-1	любые	шт.	договорная	ООО "КД-Сервис"	8-932-309-26-88



127238, Москва, Дмитровское шоссе, д.46, кор.2, стр. 2, оф. 7. Тел: +7 (495) 657-99-35, +7 (968) 543-17-20.
Факс: +7 (495) 657-99-35. E-mail: npo_october@mail.ru, Сайт: http://tgm23.ru/

ООО «НПО «Октябрь», образованное в 2001г., имеет богатый опыт в техническом обслуживании, текущих и капитальных ремонтах железнодорожного подвижного состава (условный номер для клеймения 2607), предлагает к реализации маневровые тепловозы:

- ТГМ-23Д №499 2004 г.в. Проведена процедура продления срока службы до 2034г.
- ТГМ-23В №1022 1987 г.в. Проведена процедура продления срока службы до 2034г.

Возможно оформление допуска к выходу локомотива на пути общего пользования.



Наименование	Ед.изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
ТГМ-23Д №499 2004 г.в.	шт	по запросу	ООО "НПО "Октябрь"	8 (495) 657-99-35
ТГМ-23В №1022 1987 г.в.	шт	по запросу	ООО "НПО "Октябрь"	8 (495) 657-99-35

ИРАН, ТЕГЕРАН

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И СМЕЖНЫХ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Май - Июнь 2025

Май-июнь 2025 Круглый стол «МТК Север-Юг, Восток-Запад. Транзит через Иран. Возможности логистики Ирана» с участием логистических компаний Ирана, России, стран СНГ. Встречи B2B с индивидуальным переводчиком.

Май-июнь 2025 2024 бизнес-миссия в Иран на пограничные железнодорожные переходы (Саракс, Инче Бурун, Астара) и в иранские порты на Каспии.

tbc1@mail.ru, +7 901-547-83-66, ГК РусИранЭкспо, <http://rusiranexpo.ru/>, тг- канал <https://t.me/rusiranexpo22>

Наименование	Даты проведения	Категория	Цена руб.	Компания	Телефон
Бизнес-миссия.Iran Rail Конфрия	июнь - июль 2025	участник	230.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Саракс Иран	16-18 сентября 2024	участник	от 120.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Инче Бурун	20-22 сентября 2024	участник	от 120.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Астара Иран	23-24 сентября 2024	участник	от 120.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение порта Бандар Аббас	20-23 сентября 2024	участник	от 150.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66

ВНИМАНИЕ!

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



METAPROM.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



04-06
июня 2024

Москва
ЦВК «Экспоцентр»



При поддержке:

АРСС

Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

9-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2024



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Организатор:



www.mc-expo.ru

+7 (495) 734-99-66

ООО «ВСП33»

vsp@vsp33.ru, OooVsp33@gmail.com, www.vsp33.ru
+7 800 930 0227, 8 915 751 2978,
Viber: 8 915 751 2978, WhatsApp: 8 915 751 2978

ООО ВСП33 осуществляет комплексные поставки МВСП, а также вагонных запчастей.

- Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
- Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18,
- Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18
- Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)
- Гайки М27, М24, М22 - Шайбы М27, М25, 24, М22 - Шайба М25(двухвитковая)
- Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР) - Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14 - АППАТЭК, Пластрон
- Противоугон П65, П50 - Клемма ПК, КС - Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
- Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)

- Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки
- Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика
- Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, биу.**
- Комплект ЖБР, АРС и комплектующие к ним - Комплекты бруса на дерево и ж/б - Шпала деревянная и ж/б
- Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП74
- Колесные пары НОНК, СОНК, колеса 957х175, 957х190, 1058х202, 1050х172, 710х145
- Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты.
- Бандажи 1060х143х83, 890х143х83, 890х134х83, 790х143х83, 790х134х83
- Колодки локомотивные, гребневые - Колодки композиционные

ООО «ЛСК97»

+7(980)756-02-48, vsp@lck97.ru, ooolck33@gmail.com, www.lck97.ru

Комплектуем из наличия и под заказ любые материалы всп: новые, бу, резервные, восстановленные.

Рассмотрим все ваши предложения. Всегда в наличии более 40 тыс тн всп на складе. Делаем комплексные поставки из наличия и под заказ, подберем материалы под ваш бюджет: высылайте заявки - оперативно сделаем расчет.

Наша фирма делает профессиональное восстановление резервных и бу материалов, как под заказ из наличия, так и из ваших материалов (материалов верхнего строения железнодорожного пути ВСП и любых других изделий).

Постоянно закупаем в любом кол-ве материалы всп новые и бу для собственных нужд - накладки, комплектующие АРС и ЖБР, подкладка, рельсы, прокладки резиновые. Готовы рассмотреть любые варианты, по кол-ву, цене, форме оплаты

ООО «ВСП23»

Тел: 8 800 350 1504, +7 938 441 2735
www.vsp23.ru, www.bcn23.pф, vsp@vsp23.ru

ООО «ВСП23» - Комплексное снабжение подвижного состава, вагонных запчастей и материалами ВСП. Всегда в наличии более 45 тыс тн материалов.

ОДИН РАЗ УВИДЕВ
РАЗМЕР НАШЕГО
СКЛАДА, КЛИЕНТЫ
НАЧИНАЮТ
РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ

Наименование	Компания	Телефон
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
АППАТЭК, Пластрон, Противоугон П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	ООО ВСП33	+78009300227
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	ООО ВСП33	+78009300227
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	ООО ВСП33	+78009300227
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки	ООО ВСП33	+78009300227
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	ООО ВСП33	+78009300227
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	ООО ВСП33	+78009300227
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	ООО ВСП33	+78009300227
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, бунковые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Комплекты бруса на дерево и ж/б	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Шпала деревянная и ж/б	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 АРС, ЦП638	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	ООО ВСП23	8 800 350 15 04

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

107140, г. Москва, улица Краснопрудная, д. 1-83
Тел: +7 (496) 531-75-15, моб. +7 (916) 684-18-64,
+7 (916) 518-47-88
E-mail: 888tk@mail.ru, саитм: <http://stroiuuniversal.ru/>

Наша компания готова изготовить для вновь строящихся линий и депо метрополитенов:

- Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для депоовских путей, имеет более 32 сборочных единиц)
- Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)
- Башман упорный Р-50 и Р-65 с креплением
- Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с креплением
- Прокладки для узла крепления контактного рельса
- Прокладки под кронштейн
- Втулки 48x26x23 из армлена (напролон) под шуруп ЦП-54
- Шайбы (квадратные, стопорные, прямые, пинжимные, шайба-скоба для изовтулки)
- Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)
- Скобы узла крепления контактного рельса (Скоба для изолятора с фиксатором, цинк, чертеж ПП-5.701.02.100, Скоба предохранительная контактного рельса, цинк, чертеж ПП-5.701.02.005)
- Эмалированные таблички на металле с обжимом
- Изоляторы керамические контактного рельса
- Короба защитные контактного рельса - КЗ, КЗУП, КЗТС, КЗПТ

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для депоовских путей, имеет более 32 сборочных единиц)	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Башман упорный Р-50 и Р-65 с крепящими деталями	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Компенсаторы контактного рельса	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Соединители контактного и ходового рельсов, в т.ч. ЭТС-250	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с креплением	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Прокладки для узла крепления контактного рельса	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Прокладки под кронштейн	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Втулки 48x26x23 из армлена (напролон) под шуруп ЦП-54	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Шайбы (квадратные, стопорные, прямые, пинжимные, шайба-скоба для изовтулки)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Скобы контактного рельса - предохранительные и с фиксатором	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Кронштейны контактного рельса Р-50 и Р-65	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Детали контактного рельса (отводы концевые 1/25, 1/30, противоугоны, накладки стыковые)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Эмалированные таблички на металле с обжимом	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Гальваника деталей и другое...	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15

ЖЕЛДОРУЗЕЛ
железнодорожная компания

115419, Г.МОСКВА, ВН.ТЕР.Г. МУНИЦИПАЛЬНЫЙ ОКРУГ ДОНСКОЙ,
ПРОЕЗД 2-Й ВЕРХНИЙ МИХАЙЛОВСКИЙ, Д. 9, СТР. 5
+7 495 733-91-63, zhduzel@gmail.com, uzelgd@gmail.com, <https://zheldoruzel.ru/>



Компания Желдорузел осуществляет деятельность по комплексному обеспечению предприятий, осуществляющих строительство, ремонт и содержание железнодорожных путей необщего пользования необходимыми материалами верхнего строения пути - рельсами, рельсовыми скреплениями, деревянными и ж/б шпалами, щебнем для балластного слоя жд пути.

Мы регулярно исполняем крупные госконтракты по поставке материалов ВСП в больших объемах с географией отгрузки по всей России: от Калининграда и Крыма до Камчатки.

По новым материалам заключены договора поставок с основными производителями рельсов, скреплений и шпал. Обладаем большим складским запасом старогодных материалов, прошедших тщательную сортировку и имеющих необходимые рабочие характеристики для повторной укладки в путь. Для контроля качества старогодных материалов у нас заключен договор на осуществление выходного/выходного контроля материалов для повторного использования с аттестованной лабораторией.



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Рельсы старогодние			ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р65 с/г длина 12,45-12,5 износ до 4/4 мм	т	по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р65 с/г длина 12,40-12,44 износ до 4/4 мм	т	по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р65 с/г длина 12,00-12,39 износ до 4/4 мм	т	по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р65 с/г длина 10,00-11,99 износ до 4/4 мм	т	по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Рельсы новые			ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р-65 ДТ 350 12,5 м	т	по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р-65 ДТ 350 25 м (отгрузка на сцене)	т	по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Элементы скрепления старогодние			ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Накладка 2Р65 с/г	т	по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Подкладка КБ65 с/г	т	по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40



ЛИТМАШ

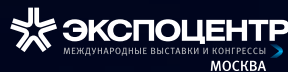


МЕТАЛЛУРГИЯ

**04-06 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ**

2024

Место проведения:



12+

ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2024**

www.metallurgy-russia.ru
www.litmash-russia.ru

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Экспо-Фьюжн
Тел.: +7 (495) 955 91 99



ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

КРИЗИС В КРАСНОМ МОРЕ: ВЛИЯНИЕ НА МОРСКИЕ И КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Кризис в Красном море стал новым вызовом для морских грузоперевозок, в связи с чем возникает вопрос: адаптируется ли рынок морских грузоперевозок к новым условиям или же нестабильная ситуация в Красном море приведет к переориентации грузоотправителей на железную дорогу.

ВВЕДЕНИЕ

В условиях роста населения мир нуждается во всё большем количестве товаров, а транспортная система обеспечивает устойчивую и надежную поставку этих товаров. Это означает, что транспортное сообщение выступает главной составляющей международной торговли, где малейшее нарушение может иметь серьезные последствия для транспортно-логистической отрасли – морских, железнодорожных и воздушных грузоперевозок. Несмотря на то, что зачастую функционирование транспортно-логистической системы незаметно для потребителей, любого рода сбои в транспортном сообщении сказываются на потребителях через повышение стоимости товаров или их дефицит. Из этого следует, что стабильность транспортно-логистической системы – это основа эффективности современных экономических процессов, обеспечивающая функционирование различных секторов экономики и, соответственно, благополучие людей.

В фокусе исследования находится грузопоток между ЕС и Китаем. В транспортно-логистическом контексте торговля между Китаем и ЕС входит в число основных мировых направлений для грузоперевозок, в 2023 году товарооборот между партнерами составил 738 млн евро, поэтому устойчивость транспортной системы на этом направлении как нельзя более важна для успешного функционирования мировой экономики. Между тем, глобальные кризисы оказывают значительное влияние на сферу грузоперевозок в сообщении Китай – Европа – Китай. В число таких кризисов входят:

1. Пандемия. Введение ограничений и закрытие границ во время пандемии COVID-19 привели к сокращению объемов грузоперевозок. Показав, как выглядит «неподвижный» мир, пандемия подчеркнула центральную роль транспорта в глобальной экономике.

2. Экономические спады. Взаимовлияние и взаимосвязь между транспортной отраслью и экономикой очевидны. Как рост эффективности экономики государства сопровождается развитием транспортной отрасли, так и рецессия приводит к снижению инвестиций в инфраструктуру, что затрудняет развитие и модернизацию транспортной системы.

3. Конфликты. Такие события, как войны и террористические акты, приводят не только к международ-

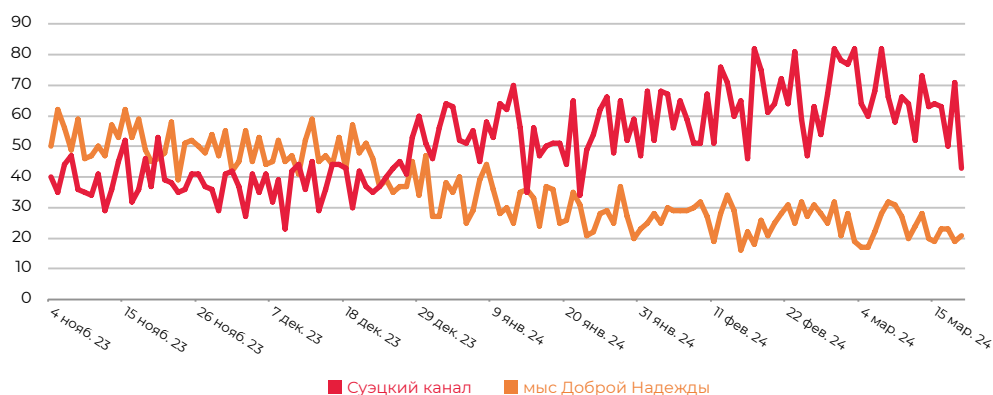
но-политическим, но и к логистическим последствиям по всему миру. Так, в декабре 2023 года обострилась политическая обстановка на Ближнем Востоке, что повлекло за собой обстрелы торговых судов, пересекающих Баб-эль-Мандебский пролив, который соединяет Красное море и Аденский залив. В результате грузоотправители были вынуждены искать альтернативные маршруты. Морской маршрут через акваторию Красного моря позволяет выйти к Суэцкому каналу – кратчайшему морскому пути между Европой и Китаем. Альтернативой Суэцкому каналу является движение в обход Африканского континента, вокруг мыса Доброй Надежды, что добавляет 14-15 дней к 28 дням обычного пути через Красное море и невыгодно для грузоотправителей, в том числе по причине роста издержек на транспортировку.

Обстановка в Красном море осложняет ситуацию в мировой торговле и заставляет грузоотправителей рассматривать и другие транспортные каналы, в том числе континентальные. Ранее, во время кризиса, вызванного пандемией COVID-19, морские грузоперевозки в направлении Китай – Европа – Китай уже сталкивались со сбоями в глобальных цепочках поставок, что усугубило структурный дисбаланс рынка и привело к скоплению контейнеров в Европе, а также к резкому росту ставок на перевозки. Железная дорога в этой ситуации, наоборот, показала свой «иммунитет» к коронавирусным ограничениям, закрепив за собой звание надежного и предсказуемого вида транспорта. Кризис в Красном море стал новым вызовом для морских грузоперевозок, в связи с чем возникает вопрос: адаптируется ли рынок морских грузоперевозок к новым условиям или же нестабильная ситуация в Красном море приведет к переориентации грузоотправителей на железную дорогу.

Текущее состояние и прогноз развития грузоперевозок в направлении Китай – Европа – Китай Рынок морских грузоперевозок

Для мировой логистики 2024 год начался с кризиса, который нарушает один из самых оживленных морских маршрутов в мире. ЕС и Китай выступают друг для друга важнейшими торговыми партнерами. Львиная доля их ло-

СРАВНЕНИЕ ТРАФИКА ГРУЗОВЫХ СУДОВ, СЛЕДУЮЩИХ ЧЕРЕЗ СУЭЦКИЙ КАНАЛ И МЫС ДОБРОЙ НАДЕЖДЫ



Источник: [International Monetary Fund, Oxford University](#)

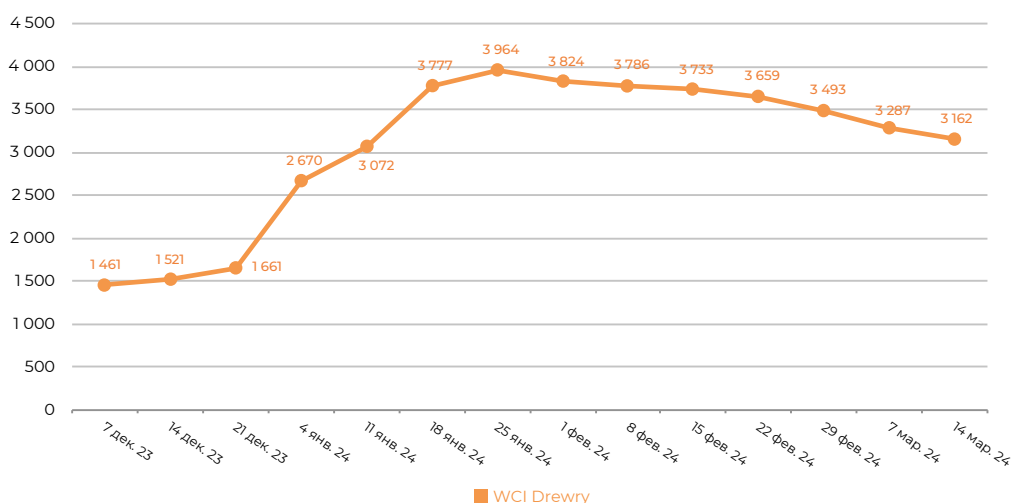
гистических цепочек завязана на судоходстве через Красное море. Путь из Роттердама до южных китайских портов – один из самых востребованных в мировом судоходстве маршрутов. Через Суэцкий канал он составляет 10 тыс. морских миль, или 18,5 тыс. километров, и преодолевается за 28–30 дней.

Суэцкий канал, соединяющий Средиземное и Красное моря, имеет протяженность 163 километра и является самой крупной искусственной водной артерией мира. На его долю приходится 10–12% мирового морского грузооборота. Каналом ежедневно пользуются десятки судов,

которые следуют из Европы в Азию и обратно, не совершая при этом длительного плавания вокруг Африки.

Транзит грузовых судов через Суэцкий канал сократился до минимального уровня с тех пор, как в марте 2021 года контейнеровоз Ever Given сел на мель в Суэцком канале, перегородив его и заблокировав движение на шесть дней. В нынешней ситуации, во избежание рисков обстрела или захвата, торговые суда меняют маршруты, предпочитая Суэцкому каналу – кратчайшему пути между Европой и Азией – обход Африки вокруг мыса Доброй Надежды. Так, в первой половине марта 2024 года среднее

ДИНАМИКА ИНДЕКСА WCI DREWRY, ДОЛЛ./СФЭ



Источник: [ERA!](#)

Таблица 1.

СТОИМОСТЬ МОРСКОГО ФРАХТА, ДОЛЛ./СФЭ

Маршрут	7 дек. 2023	4 янв. 2024	8 фев. 2024	7 мар. 2024
Шанхай – Роттердам	1 343	3 577 (166%▲)	4 426 (24%▲)	3 650 (-18%▼)
Шанхай – Генуя	1 608	4 178 (160%▲)	5 225 (25%▲)	4 449 (-15%▼)
Шанхай – Лос-Анджелес	1 939	2 726 (41%▲)	4771 (75%▲)	4 272 (-10%▼)
Шанхай – Нью-Йорк	2 747	3 858 (40%▲)	6 268 (63%▲)	5 458 (-13%▼)

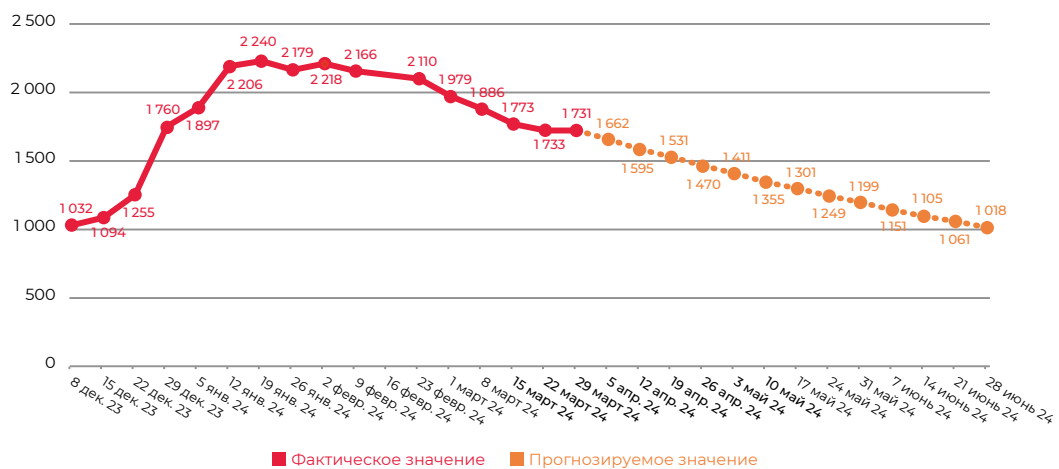
Источник: [Drewry Supply Chain Advisors](#)

ежедневное пересечение Суэцкого канала снизилось до 23 грузовых судов по сравнению с 49 единицами за такой же период в сентябре 2023 года, а движение вокруг мыса Доброй Надежды выросло до 66 единиц в марте по сравнению с 41 единицей в сентябре 2023 года.

Маршрут через Суэцкий канал – второй по значимости в мировой логистике, ежегодно через него проходит более миллиарда тонн грузов. Но его значимость определяется не только количеством, но и структурой проходящих через эти воды грузов. Глобально весь мировой рынок морских перевозок делится на три части: примерно треть судов перевозят наливные грузы (нефть, СПГ, нефтепродукты), треть – навалочные грузы (уголь, зерно, руда и др.) и треть связана с транспортировкой контейнеров. Половина грузов, проходящих через Суэцкий канал, идёт в контейнерах.

Рост стоимости морских контейнерных перевозок на направлении Китай – Европа в начале 2024 года в первую очередь связан с эскалацией ситуации в Красном море. Вынужденное перенаправление контейнеровозов на маршрут вокруг Африки существенно повышает издержки на перевозку. Кроме того, ситуацию с повышением морских ставок в январе 2024 года в некоторой степени усугубил традиционно высокий сезон в преддверии Китайского Нового года. Индекс морских перевозок World Container Index (WCI) Drewry демонстрирует пиковый рост стоимости доставки 40-футового контейнера в сообщении Китай – Европа – Китай в январе 2024 года – 3964 долл. за СФЭ. Включение морского транспорта в европейскую программу ограничения выбросов и торговли ими, вступившее в силу 1 января 2024 года, также привело к некоторому повышению ставок. Дополнительные сборы

ДИНАМИКА ИНДЕКСА SCFI, ДОЛЛ./ДФЭ



Источник: [индекс SCFI](#)

варьируются от 24 до 41 евро за ДФЭ в зависимости от морской линии. Однако постепенная адаптация рынка к новым условиям, а также завершение февральских новогодних праздников в Китае способствовали ступенчатому снижению морских ставок. К середине марта 2024 года морская ставка WCI стабилизировалась до январского уровня – 3162 долл. за СФЭ.

Основной рост стоимости морского фрахта произошел из-за удорожания грузоперевозок из Китая по четырем основным маршрутам – Роттердам, Генуя, Лос-Анджелес и Нью-Йорк. Несмотря на то, что тихоокеанские торговые потоки между Китаем и США не подвергаются атакам, стоимость перевозок в этом направлении также выросли. Двукратному росту стоимости фрахта между Шанхаем и Восточным побережьем США способствовал стремительный рост китайского экспорта в совокупности с сезоном засухи в Панамском канале, который ограничивает его пропускную способность. Рынок работает таким образом, что из-за удлинения маршрутов и большей занятости контейнеров и контейнеровозов, обслуживающих европейскоазиатские перевозки, объем предложения в мировом торговом судоходстве сократился, а уровень спроса остался прежним. Все это дало импульс для роста ставок морских контейнерных перевозок.

После резкого роста быстрее всего адаптировался к кризисной ситуации в Красном море маршрут из Китая в Европу. По данным WCI Drewry, по маршруту Шанхай – Роттердам стоимость морского фрахта в марте 2024 снизилась на 18% по отношению к показателю за февраль, до 3650 долл. за СФЭ.

Шанхайский индекс контейнерных перевозок (SCFI), отражающий спотовые ставки морских грузоперевозок из Китая по 13 направлениям и обновляемый ежедневно, также наглядно демонстрирует развитие кризиса морских грузоперевозок. Если в начале декабря 2023 года ставка морского фрахта составляла 1032 долл. за ДФЭ, то к середине января 2024 года индекс вырос на 117%, до 2240 долл. за ДФЭ. После пика началась нисходящая динамика индекса, и к середине марта 2024 года он достиг отметки в 1773 долл. за ДФЭ. Таким образом, индикатором адаптации мировых морских грузоперевозок к кризису будет выступать возвращение ставок на уровень декабря 2023 года. Согласно расчетам, среднее еженедельное снижение ставки составляет около 4%, на основании чего можно прогнозировать, что при положительном сценарии развития ситуации в Красном море ставка опустится к декабрьскому уровню через 12-13 недель. В отличие от дисбаланса спроса и предложения во время кризиса, связанного с пандемией, когда спрос превышал предложение, сейчас на рынке избыток контейнеровозов, что выступает дополнительной причиной снижения морских ставок.

Контейнерные перевозки через Красное море с декабря 2023 года прекратили почти все крупнейшие линейные операторы: французская CMA CGM, датская Maersk, швейцарская MSC и германская Hapag-Lloyd. На эти четыре ведущие компании приходится около 54% морских контейнерных мощностей. Однако последствием морско-

го кризиса стал не только рост ставок морского фрахта, но и повышение расценок на услуги страховых компаний, без участия которых перевозчики не могут обойтись.

Ухудшающаяся ситуация с безопасностью в Красном море вынуждает ужесточить политику страхования. Объединенный военный комитет лондонского страхового рынка объявил о расширении «зоны высокого риска» в Красном море. Это заявление подталкивает страховщиков взимать повышенные страховые взносы. До начала конфликта на Ближнем Востоке в октябре 2023 года страховые премии за военные риски в Красном море составляли 0,07%, однако к концу декабря показатель вырос до 0,5–0,7%, а к началу февраля достиг 2%. Кроме того, при изменении маршрута в сообщении Китай – Европа – Китай через мыс Доброй Надежды, юг Африканского континента, время в пути увеличивается на 14-15 дней, что также увеличивает расходы на страхование.

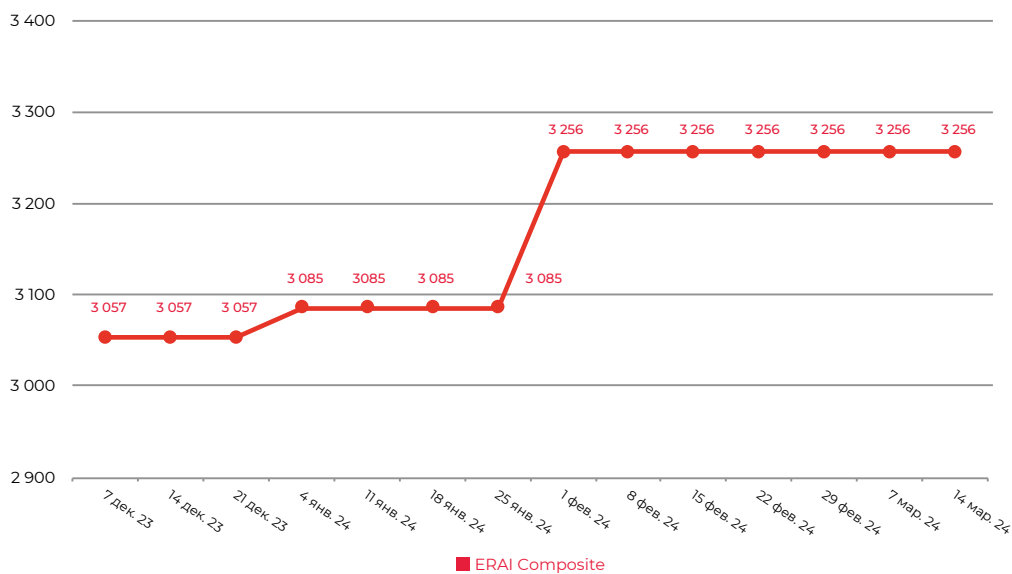
Соответствие расписанию (Schedule Reliability) контейнерных перевозчиков – важный показатель, который определяет процент прибытия и отправления судов без сбоев в расписании (задержек, отмен, возвратов или перенаправлений). В январе 2024 года среднее значение показателя снизилось до 51,6%, что на 10 п. п. ниже докризисного уровня в ноябре 2023 года. CMA CGM, крупнейший морской грузоперевозчик, стал самым надежным: у него соответствие расписанию составляло 54,7%, даже учитывая сохранение в январе транзита через Красное море для некоторых судов с военно-морским сопровождением. У остальной тройки крупнейших морских грузоперевозчиков (MSC, Maersk и Hapag-Lloyd) данный показатель в период с ноября 2023 года по январь 2024 года сохранялся на уровне около 40%. К тому же из-за перенаправления рейсов вокруг Африканского континента средняя задержка прибытия увеличилась с 5,06 дня в ноябре 2023 года до 6,01 дня в январе 2024 года. Низкая безопасность и сбои в расписании непосредственным образом влияют на грузоотправителей и грузополучателей, так как увеличение времени морского пути останавливает производственные линии из-за нехватки необходимых в срок товаров.

Рынок железнодорожных грузоперевозок

Дорогостоящие авиаперевозки и длительные морские грузоперевозки между Европой и Китаем стали катализатором развития сухопутного железнодорожного моста на евразийском пространстве. В настоящее время железнодорожные перевозки между Европой и Китаем осуществляются по четырем маршрутам: через Казахстан, Россию, Беларусь (погранпереходы Достык, Алтынколь); через Россию (погранпереход Забайкальск, порты Дальнего Востока); через Монголию и Россию (погранпереход Наушки); мультимодальный Транскаспийский международный транспортный маршрут (Казахстан, акватория Каспийского моря, Азербайджан, Грузия, Турция, акватория Черного моря).

Евразийский маршрут через Беларусь, Казахстан и Россию занимает лидирующую позицию среди железнодо-

ДИНАМИКА ИНДЕКСА ERAI COMPOSITE, ДОЛЛ./СФЭ

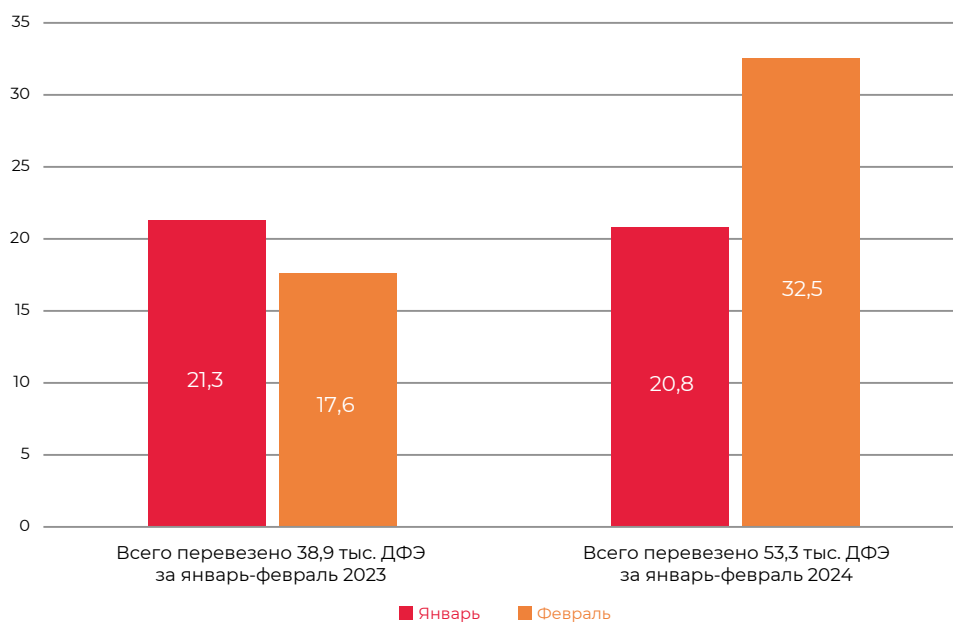


Источник: ERAI

рожных маршрутов в сообщении Китай – ЕС – Китай. По статистике погранпереходов, в 2023 году на евразийский маршрут пришлось 96% контейнерного потока, или 211 тыс. ДФЭ.

Пандемия в 2020 году оказала значительное влияние на отрасль грузоперевозок в сообщении Китай – Европа – Китай, однако на фоне стагнации авиа- и морских грузоперевозок железнодорожные перевозки оказались менее

ОБЪЕМ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ГРУЗОВ ЗА ПЕРВЫЕ ДВА МЕСЯЦА 2023–2024 ГГ., ТЫС. ДФЭ



Источник: ERAI

восприимчивы к коронавирусным ограничениям, показав свою надежность и предсказуемость. Кризис в Красном море во многом повторяет тенденцию 2020 года. В то время как основной морской маршрут между Европой и Китаем нарушен, железнодорожный транспорт снова оказывается в центре всеобщего внимания.

Контейнерные железнодорожные перевозки начали ощущать повышенную нагрузку из-за «перетекания» значительного количества грузов «с моря на рельсы». Стабильность железнодорожных ставок всегда являлась конкурентным преимуществом, однако высокий спрос в конце декабря 2023 года способствовал незначительному росту стоимости провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы. В начале января 2024 года индекс ERAI увеличился лишь на 1%, до 3085 долл. за СФЭ, с последующим удержанием ставки на том же уровне в течение месяца. Повышенный спрос на транзитные перевозки в сообщении Китай – Европа – Китай в феврале 2024 года привел к росту индекса на 5,5%, до 3256 долл. за СФЭ.

На фоне нестабильной ситуации в Красном море грузоотправители рассматривают альтернативные способы транспортировки товаров в сообщении Китай – Европа – Китай, в связи с чем возник большой спрос на железнодорожный евразийский маршрут через Казахстан, Россию и Беларусь. В первую очередь привлекательность маршрута заключается в скорости грузоперевозок. Транзитное время по маршруту составляет 7 дней, а весь путь занимает от 14 до 25 дней в зависимости от места отправления и пункта назначения. Для сравнения: морские перевозки Шанхай – Роттердам занимают около 30 дней, а с изменением маршрута через мыс Доброй Надежды добавляется еще 14-15 дней.

Показателем перемещения грузоотправителей на железную дорогу стал значительный рост объема грузоперевозок в сообщении Китай – Европа – Китай. За январь – февраль 2024 года по евразийскому маршруту, по данным ERAI, транзитный грузопоток вырос на 37%. Преимущественно рост произошел в феврале 2024 года, когда объем грузоперевозок увеличился в два раза по сравнению с февралем 2023 года.

Сравнительный анализ морских и железнодорожных контейнерных грузоперевозок

Интенсификация транспортно-логистических связей является ключевым компонентом развития интеграционных процессов в мировом и региональном масштабе. Контейнерные перевозки на сегодняшний день признаны наиболее эффективным способом доставки грузов. Универсальность контейнерной доставки грузов подтверждается ее широким распространением по всему миру при перевозках различными видами транспорта.

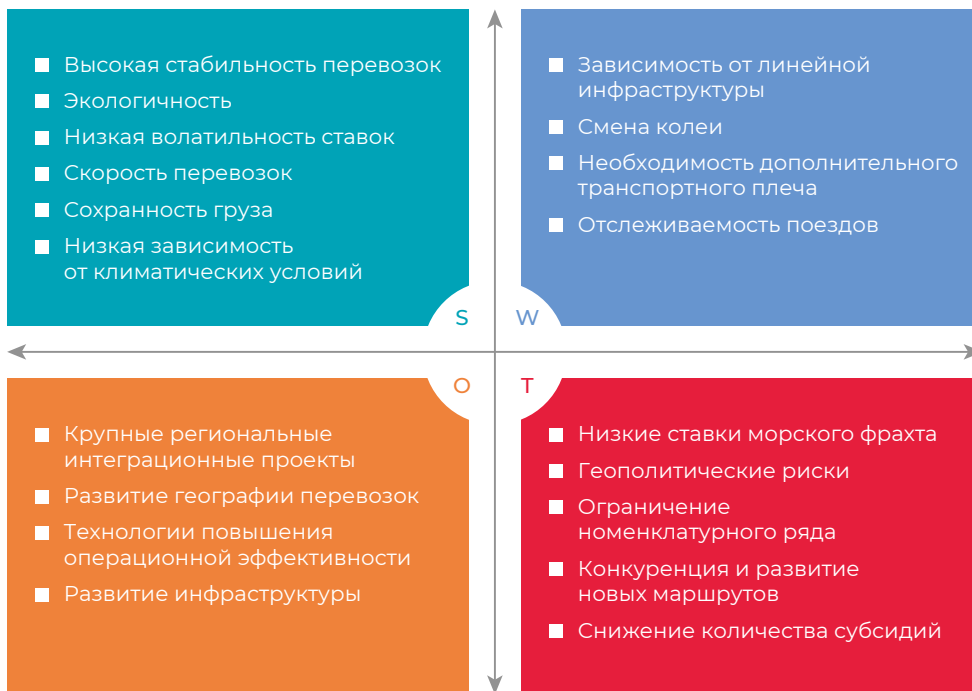
Особенности выстраивания логистических цепочек доставки контейнерных грузов в сообщении Китай – Европа – Китай могут приводить к определенной конкуренции морского и железнодорожного видов транспорта. Эффективным инструментом сравнения двух видов модальности выступает представленный ниже SWOT-анализ.

SWOT-анализ позволяет комплексно оценить объект исследования, его преимущества и недостатки с учетом внутренних и внешних факторов. Сильные (S) и слабые (W) стороны отражают состояние внутренней среды отрасли, на которые участники рынка могут повлиять, а возможности (O) и угрозы (T) находятся вне зоны контроля и характеризуют положение в стране, регионе, мире.

Сроки и стоимость. Основным преимуществом железнодорожных контейнерных перевозок является скорость доставки груза, во многом благодаря ритмичному и регулярному графику. Морские перевозки характеризуются более низкой частотой отправления и длительными сроками доставки. В сравнении с железнодорожной ставкой стоимость морского фрахта на порядок ниже, в том числе благодаря экономии в масштабах (большая грузоподъемность) и эффективному использованию топлива. Однако ставка морского фрахта корректируется практически еженедельно в соответствии с рыночным спросом и внешними факторами, что делает ее достаточно волатильной и позволяет прогнозировать только в краткосрочной перспективе. Стоимость железнодорожной транспортировки, в свою очередь, редко подвержена изменениям, за исключением кризисных мировых обстоятельств, влияющих на мировую логистику, при этом колебание ставок остается невысоким. Таким образом, железнодорожные тарифы позволяют грузоотправителям управлять затратами на длинной дистанции «в длинную» за счет своей надежности и предсказуемости в долгосрочной и среднесрочной перспективе.

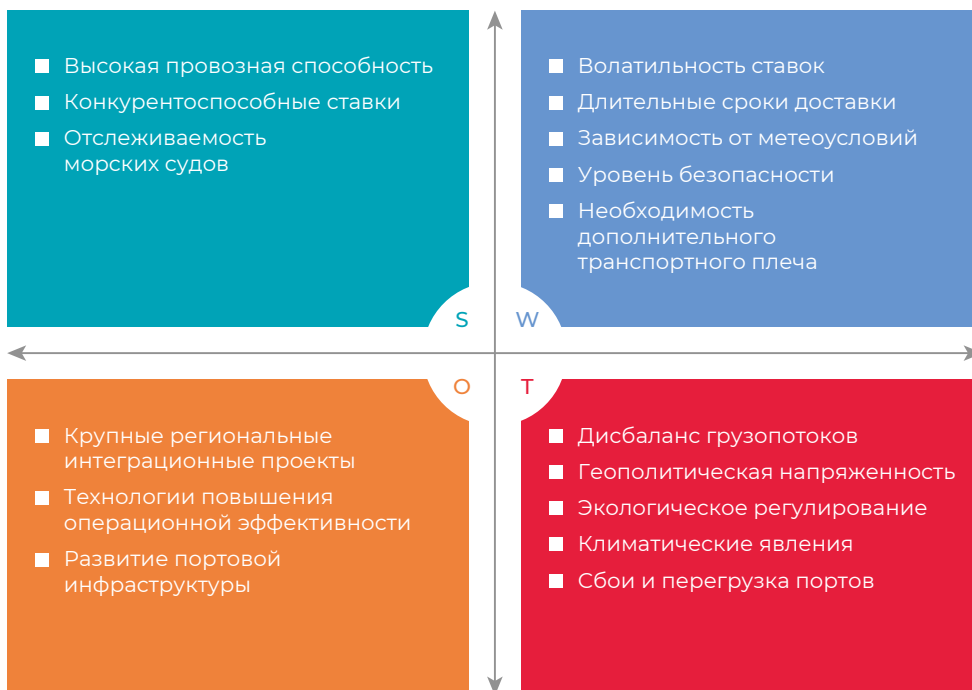
Оборотный капитал. При выборе между железнодорожными перевозками и морскими важным индикатором выступает экономия на оборотном капитале, т. е. выбор вида перевозки, который позволяет более эффективно управлять оборотным капиталом. Например, при заданном количественном объеме контейнеров в 1000 ДФЭ в год со средней стоимостью груза 50 тыс. долл. за ДФЭ оборотный капитал при перевозке по морю составляет 548 долл./ДФЭ, по железной дороге – 205 долл./ДФЭ, в результате экономия на оборотном капитале в год при ж/д перевозках составит 343 тыс. долл., или 343 долл./ДФЭ. На величину размера оборотного капитала влияют два фактора. Во-первых, транзитное время: оно позволяет оптимизировать объем оборотных активов за счет возможности сокращения производственного и финансового циклов и рассчитывать общий объем оборотных активов, достаточный для ведения хозяйственной деятельности в предстоящих периодах. Транзитное время железнодорожных контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай составляет 15 дней, в то время как морским транспортом груз идет 40 дней. Во-вторых, стоимость груза: чем дороже груз, тем больше экономия, из чего следует, что железнодорожным сообщением в основном перевозятся грузы с высокой стоимостью; например, при стоимости груза 70 тыс. долл. за ДФЭ экономия на оборотном капитале при ж/д перевозках составляет 480 долл./ДФЭ. Таким образом, выбор в пользу железнодорожных перевозок за счет меньшего транзитного времени в совокупности с высокой стоимо-

SWOT-АНАЛИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК



Источник: составлено автором

SWOT-АНАЛИЗ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК



Источник: составлено автором

стью провозимого груза позволяет сэкономить сотни тысяч долларов в год.

Уровень экологичности. В эпоху растущего экологического сознания углеродный след при выборе вида транспортировки заслуживает пристального внимания. Основным показателем экологичности транспорта выступает объем выбросов углекислого газа при перевозке. Так, при пересчете на один перевезенный контейнер железнодорожным транспортом в сообщении Китай – Европа – Китай объем прямых выбросов CO₂ составляет 110,3 кг/ДФЭ, морским транспортом – 526,1 кг/ДФЭ. Низкое воздействие железнодорожного транспорта на окружающую среду обусловлено низким удельным расходом топлива на единицу транспортной работы, а также применением электрической тяги. Относительно морского транспорта Международная морская организация прогнозировала достижение нулевого уровня выбросов к 2050 году, однако необходимость перенаправлять суда в обход Африканского континента усугубила ситуацию с выбросами CO₂ и поставила под вопрос достижение нулевого уровня к поставленному сроку. Маршрут через мыс Доброй Надежды увеличивает продолжительность рейсов на 30%. Суда наращивают скорость для обеспечения более быстрого транзита, тем самым растет уровень расхода топлива и, как следствие, уровень выбросов. В то же время, с начала 2024 года выбросы морского транспорта включены в программу ограничения выбросов и торговли ими Европейского союза (EU ETS). В результате судоходные компании, использующие европейские порты, должны будут отслеживать свои выбросы, а также приобретать квоты ЕС (EUAS) на каждую тонну зарегистрированных выбросов CO₂. Итак, учитывая количество выбросов и новые препятствия для их снижения, морской транспорт уступает железнодорожному в рамках воздействия на окружающую среду.

Емкость и номенклатура. Морские контейнерные перевозки продолжают доминировать с точки зрения возможности обеспечения массовых межконтинентальных грузоперевозок в связи с неограниченной линейной пропускной способностью моря, что позволяет создавать суда огромной грузоподъемностью. Так, самый крупный контейнеровоз способен вместить до 24 тыс. ДФЭ, в то время как по железной дороге за один рейс контейнерный поезд провозит около 100 ДФЭ, что резко контрастирует с контейнерным судном и наглядно демонстрирует преимущество морских грузоперевозок в части грузоподъемности. Кроме того, морские контейнерные перевозки характеризуются универсальной грузовой номенклатурой, в то время как для ж/д перевозок существует фактор ограничения – параметры груза и ограничения со стороны администраций. Например, администрация железных дорог Китая ввела ограничения на ж/д перевозку опасных грузов, в том числе аккумуляторов для электромобилей, на которые в Европе существует спрос. В связи с ограничениями транспортировка такого вида товара осуществляется только морским транспортом.

Сохранность и безопасность. Железнодорожные грузоперевозки обеспечивают практически абсолютную со-

хранность и безопасность груза. В частности, железнодорожный евразийский маршрут через Беларусь, Казахстан и Россию обеспечивает уровень сохранности грузов в 99,9%. Безопасность транзита через территорию России обеспечивает система навигационного опломбирования транзитных контейнеров, которые возможно отслеживать по электронной системе. Это особенно привлекательно для грузоотправителей, которым необходимо перевозить дорогостоящие товары. В отличие от ж/д перевозок на морских маршрутах перевозчики сталкиваются с пиратством и военными конфликтами. Угроза пиратства в определенных географических регионах, в том числе в Аденском заливе, не только угрожает безопасности перевозимого груза, но и непосредственно влияет на увеличение стоимости морских перевозок, так как увеличиваются страховые взносы или нанимается сопровождение. Военные конфликты также влияют на рынок морских перевозок. Так, в связи с военными действиями на Ближнем Востоке йеменские хуситы в середине ноября объявили о намерении атаковать любые израильские суда в Красном море. В ноябре – январе десятки судов подверглись атакам хуситов в районе Баб-эль-Мандебского пролива. На этом фоне крупнейшие транспортные линии решили временно приостановить перевозки по маршруту через Суэцкий канал и для обеспечения безопасности своих судов начали перенаправлять их на маршрут через мыс Доброй Надежды.

Метеоусловия. Морской транспорт является более уязвимым перед неблагоприятными погодными условиями, в отличие от железнодорожного. Зависимость от метеоусловий (сильные ветра, туман, цунами и пр.) задерживает и в некоторых случаях отменяет морские грузоперевозки, что негативным образом отражается на грузоотправителях и грузополучателях. Это становится особенно серьезной проблемой в случаях, когда груз должен быть поставлен в оговоренное время. Железнодорожный транспорт менее восприимчив к погодным изменениям, однако в зимнее время года в некоторых странах снегопад и обледенение рельсов также могут повлиять на движение поездов. Кроме того, для евразийского железнодорожного маршрута на погранпереходе Достык между Китаем и Казахстаном нередким явлением становятся сильные ветра, из-за которых транзитное время может увеличиться на несколько дней. В целом, морской транспорт больше подвержен воздействию погодных условий.

Логистика. Как железнодорожные, так и морские контейнерные грузоперевозки не предполагают услуги первой и последней мили. Ограниченность географического покрытия железнодорожных путей не позволяет осуществить доставку груза до конечного потребителя, и, как следствие, появляется необходимость обеспечивать доставку груза иным видом транспорта от железнодорожного терминала. Однако интеграция участков железной дороги в международные ж/д коридоры увеличивает масштаб охвата грузоперевозок и способствует диверсификации направлений. При морских грузоперевозках внутри-материковое расположение грузоотправителя вынуждает использовать мультимодальные логистические схемы,

включая автомобильный или ж/д транспорт. К тому же зачастую невозможна морская транспортировка одним судном во все регионы. Крупные контейнеровозы доставляют груз в порты-хабы, где происходит перегрузка контейнеров на фидерные суда для дальнейшего следования в порты региона, откуда с помощью других модальностей груз достигает пункта назначения. Таким образом, оба способа грузоперевозки требуют дополнительного транспортного плеча.

Инфраструктура. Инфраструктура для ж/д контейнерных грузоперевозок также включает развитую сеть железнодорожных путей, которая обеспечивает связь между различными регионами. Китай особенно активно инвестирует в строительство новых линий в Европе и странах Центральной Азии в рамках инициативы «Один пояс, один путь». В 2024 году в рамках грузового ж/д сообщения Китай – Европа был запущен новый маршрут в Сербию. На этапе согласования находится проект железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, реализация которого через страны Центральной Азии создаст новый маршрут для сообщения Китай – Европа. Особенно важно развитие железнодорожной инфраструктуры в Казахстане, России и Беларуси, через которые проходит транзитный евразийский маршрут. Так, ведется строительство вторых путей на участке Достык – Мойынты (Казахстан) для увеличения пропускной способности пограничной станции между Казахстаном и Китаем – Достык, ключевого пункта транзита Китай – Европа. В конце 2022 года началось строительство новой ж/д линии Бахты – Аягоз, которая позволит открыть третий пограничный переход между Казахстаном и Китаем. Тем самым новый погранпереход разгрузит южные пункты пропуска и позволит привлечь дополнительные объемы транзита. Помимо развития ж/д инфраструктуры важным компонентом инициативы «Один пояс, один путь» выступает развитие портовой инфраструктуры. Например, в 2024 году Китай планирует начать строительство нового контейнерного терминала Сяояншань в порту Шанхая, что позволит ускорить погрузку и разгрузку контейнеров.

Пропускная способность. Морские грузоперевозки, как и железнодорожные, зависят от пропускной способности. «Узкими местами» для морских перевозок являются порты, каналы и проливы. Так, судно может вовремя прийти до порта, а затем встать в очередь на разгрузку из-за сбоя или перегрузки порта или дожидаться своей очереди для прохода по каналу. Для железнодорожных грузоперевозок также ограничением выступает пропускная способность на пограничных пунктах и ожидание на перегрузках. К тому же железнодорожные контейнерные грузоперевозки в сообщении Китай – Европа – Китай предполагают смену колеи 1435 мм китайских железных дорог на колею 1520 мм на границе с Казахстаном, а затем на границе с Беларусью снова смену на европейскую колею 1435 мм. Тем самым появляется необходимость в дополнительных перегрузочных операциях контейнеров при смене колеи.

Операционная эффективность. Результативность грузоперевозок во многом зависит от операционной эффективности, в том числе передовых технологий и цифровизации, которые играют решающую роль в повышении скорости,

прозрачности и отслеживаемости грузоперевозок. Так, применение схемы объединения поездов (система «2 в 1» и «3 в 2») на евразийском железнодорожном маршруте Китай – Европа – Китай способствует оптимизации графика движения поездов и повышает пропускную способность железнодорожных участков на межгосударственных стыковых пунктах. Кроме того, «бесшовный» электронный документооборот при железнодорожных грузоперевозках с использованием автомобильного транспорта существенно ускоряет оформление перевозок и обеспечивает отслеживание груза на всем пути. Основные инновационные технологии в рамках морского транспорта применяются в морских портах. Так, внедрение системы дистанционного управления кранами при разгрузке и погрузке контейнеров на судно в порту Роттердам привело к сокращению среднего времени стоянки судов в порту. Внедрение автоматизированной системы планирования с использованием искусственного интеллекта в порту Гамбург позволило не только сократить простои судов, но и увеличить пропускную способность порта. Помимо инфраструктурных инноваций совершенствуется прозрачность морских грузоперевозок благодаря онлайн-платформам, на которых стало возможно отслеживать движение судов во всем мире в режиме реального времени. В то же время, несмотря на развитое железнодорожное сообщение, отсутствие сервисов по отслеживанию поездов делает морские перевозки более прозрачными, чем железнодорожные.

Интеграция. Крупные региональные интеграционные проекты способствуют созданию единой инфраструктуры транспортно-логистической сети. Китайская инициатива «Один пояс, один путь» объединила два проекта: Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП) и Морской шелковый путь (МШП). ЭПШП подразумевает не только расширение континентальных транспортных артерий Китая в Европу, но и возникновение интеграционного эффекта через взаимосвязанность государств в регионе транспортной инфраструктурой. В результате этого происходит формирование новых транспортных коридоров, среди которых формируется конкуренция для грузоперевозок Китай – Европа – Китай. Так, например, в 2017 году начал функционировать мультимодальный Транскаспийский международный транспортный маршрут, который через Центральную и Юго-Западную Азию обеспечивает сообщение между Китаем и Европой. МШП, в свою очередь, направлен на строительство или модернизацию портов и расширение существующих морских путей.

На основе вышеизложенного можно сделать вывод, что как железнодорожные, так и морские контейнерные грузоперевозки обладают рядом преимуществ и недостатков. Там, где железнодорожный транспорт превосходит морской транспорт – скорость и стабильность перевозок, сохранность груза, – последний компенсирует это за счет провозной способности и низких ставок. Однозначно нужно подчеркнуть, что оба вида грузоперевозок не могут осуществляться самостоятельно без дополнительного транспортного плеча. Для развития как морских, так и железнодорожных грузоперевозок необходимо строительство и модернизация инфраструктуры для устранения «узких

мест» и повышения пропускной способности. В текущих условиях для грузоотправителя основное значение имеют стоимость, срок, скорость, сохранность и безопасность доставки груза. Железнодорожные грузоперевозки демонстрируют стабильность ставок, более высокую скорость доставки грузов при схожем уровне сохранности и меньшей подверженности рискам безопасности.

Переориентация или адаптация?

Мировая транспортная логистика постоянно подвергается испытаниям. Начиная с 2020 года отрасль находилась в зоне турбулентности, пытаясь приспособиться все к новым вызовам. После пандемии геополитика в 2022 году переформатировала упорядоченные связи и маршруты. Ситуации постоянно меняются, и события непредсказуемы – под ударом оказывались все виды международных перевозок. Кризис в Красном море стал вызовом для морских грузоперевозок: адаптируется ли рынок морских грузоперевозок к новым условиям или же нестабильная ситуация в Красном море приведет к переориентации грузоотправителей на железную дорогу.

Вынужденное перенаправление судов в обход Африканского континента через мыс Доброй Надежды прибавило дополнительно 3,5 тыс. морских миль, увеличило время морской транспортировки, а также привело к задержкам в доставке грузов. Проблемой также стала неспособность транзитных портов альтернативного маршрута выдерживать возросшую на них нагрузку. Увеличение маршрутного пути через мыс Доброй Надежды сказывается на скорости. При движении судов со скоростью 13 узлов в час по маршруту из Шанхая в Роттердам, включая дополнительные 3,5 тыс. морских миль, транзитное время составит около 44 дней, однако при скорости в 17 узлов в час время транспортировки сокращается до 33 дней. Тем не менее увеличение скорости следования приводит к росту расхода топлива и последующей повышенной плате за выбросы.

В краткосрочной перспективе мировая индустрия контейнерных перевозок, скорее всего, справится с шоком. Эскалация конфликта в Красном море в совокупности с новогодними праздниками в Китае спровоцировали стремительный рост ставок на морские перевозки в сообщении Китай – Европа. Рост спроса в январе – феврале связан с Китайским Новым годом, так как грузоотправители стремятся отправить товары до начала праздников, во время которых практически все производства в Китае останавливают свою деятельность. С середины февраля ставки на морские перевозки постепенно начали снижаться, во многом благодаря снижению спроса на морские контейнерные перевозки на фоне праздничных недель в Китае. Однако стабилизация морских ставок вряд ли предвещает их резкое снижение в ближайшие месяцы. Предстоящее восстановление объемов производств в Китае после новогодних праздников создает риски увеличения спроса на морские перевозки. Дисбаланс спроса и предложения наблюдался практически весь 2023 год, вплоть до начала конфликта в Красном море и роста спроса на морские перевозки в связи с праздниками в Китае. В первые

два месяца 2024 года активность выросла, что позволило сбалансировать спрос и предложение. Однако при благоприятном исходе с возвращением маршрута через Суэцкий канал морской рынок снова столкнется с дисбалансом спроса и предложения, который опустит ставки морского фрахта.

Альтернативным способом транспортировки грузов в сообщении Китай – Европа – Китай выступают авиа- и железнодорожное сообщение. Во избежание длительного маршрута вокруг Африканского континента грузоотправители активно начали использовать мультимодальную схему перевозки – авиа- и морской транспорт. Морским путем груз доставляется до порта Джебель-Али в Дубае, откуда с помощью воздушного сообщения отправляется в Европу. По сравнению с прямыми морскими перевозками Китай – Европа перевозки с участием авиатранспорта осуществляются быстрее и дешевле почти на 40%. Дополнительной альтернативой выступают железнодорожные грузоперевозки. Основным коридором между Европой и Китаем является железнодорожный евразийский маршрут, на который возник большой спрос после начала кризиса в Красном море. Маршрут через Казахстан, Россию и Беларусь стал альтернативой для китайских и европейских грузоотправителей. К тому же санкции ЕС в отношении России ограничивают грузовое движение только автомобильного транспорта, исключая железнодорожные грузоперевозки. Возобновившийся интерес к железнодорожному сообщению между Китаем и Европой спровоцировал небольшое увеличение ставок – на 6,5%. Однако по мере стабилизации кризиса в Красном море ставки морского фрахта начнут снижаться, за счет чего грузоотправители с большей вероятностью вернуться «на море».

Сравнительный анализ сильных и слабых сторон железнодорожных и морских контейнерных грузоперевозок продемонстрировал, что стабильная ставка, высокая скорость доставки грузов вкуче с минимальными рисками по его сохранности выступают основополагающими факторами. В результате высокий спрос на сухопутный железнодорожный маршрут в период нестабильной обстановки в Красном море объясним наличием вышеперечисленных показателей.

Таким образом, несмотря на ряд трудностей, с которыми столкнулись морские контейнерные грузоперевозки между Китаем и Европой, переход на железную дорогу и комбинированные морские перевозки с авиасообщением через Дубай станут скорее временной вынужденной альтернативой, а не абсолютной переориентацией. Проблемы, которые сейчас осложняют проход по судоходным линиям Красного моря, носят во многом комплексный международно-политический характер. Достаточно сложно спрогнозировать точное время завершения кризиса и полное восстановление морских перевозок через Суэцкий канал, но следует ожидать, что крупные перевозчики не возобновят транзит через Суэц до тех пор, пока не будет устранен риск нападений на суда.

<https://index1520.com>

ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

РОЛЬ РОССИИ И КИТАЯ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕВРАЗИИ

Евразия сегодня переживает настоящий бум проектов в транспортной сфере. Повышенный интерес к сектору со стороны таких крупных игроков на континенте, как Россия и Китай обусловлен кризисом морских перевозок и спросом на альтернативные транспортные маршруты

Эти глобальные причины обусловили рост значения Центральной Азии как логистического хаба по причине выгодного географического положения. В свою очередь для Центральной Азии открывается прекрасный «коридор возможностей», чтобы эффективно использовать выгоды своего положения, для развития экономик.

Россия – это традиционно основной торговый партнер стран Центральной Азии, санкционные войны расставили свои приоритеты.

По трем основным маршрутам (МТК «Север-Юг», Азово-Черноморское и Восточное направления) за 2023 год было перевезено 500 млн. тонн грузов, что стало абсолютным рекордом, превысив объемы 2021 года на 10%. Коридор «Север-Юг» также может стать перспективным маршрутом для развития транспортных коридоров в зоне ЕАЭС.

Россия в рамках своего «Поворота на Восток» в настоящее время много работает над расширением своих транспортных коридоров. Российские транспортные коридоры в Евразии:

1) Коридор «Север-Юг» имеет три маршрута: транскаспийский (через порты Астрахани и Махачкалы); западный (по Азербайджану до пограничной станции Астара на границе с Ираном); восточный (из России через Центральную Азию с выходом на железнодорожную сеть Ирана).

2) Коридор «Восток-Запад» предназначен для выезда грузов из российских портов на границы Китая, Монголии, КНДР, Казахстана и служит стимулом для развития торговли стран ЕС и Азии.

Китайские транспортные коридоры:

1) Коридор «Евразийский сухопутный мост» проходит по территории России, Беларуси и Казахстану.

2) Коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия» пересекает пять стран Центральной Азии и 17 стран и регионов Западной Азии.

3) Коридор «Китай – Монголия – Россия».

Евразийский сухопутный мост: оценка перспектив развития

После начала санкционного противостояния России и стран Запада объемы перевозок сначала упали, но затем очень быстро пошли в рост. За весь 2022 год по этому железнодорожному коридору было перевезено более 400 тыс. ДФЭ. В 2023 году ситуация продемонстрировала рост, к октябрю удалось транспортировать почти 500 тыс. ДФЭ. Однако, все еще сохраняется множество рисков и проблем в процессе его развития, основные связаны с рисками от санкций и вероятных торговых войн.



«Средний коридор» как вероятной альтернативы китайским или российским проектам, в текущей системе координат.

«Средний коридор» или Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) идет через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы. Показатели 2023 года говорят о том, что именно к этому направлению сегодня приковано пристальное внимание транспортных компаний как КНР, так и ЕС. ТМТМ в прошлом году показал серьезный прирост грузооборота: 2 млн 750 тыс. тонн груза, что на 64% больше, чем годом ранее.

Транспортная инфраструктура Евразии, здесь подразумевается Россия и страны с ней граничащие формировали свои маршруты по принципу параллелей. В текущих условиях она перестает отвечать глобальным тенденциям, поскольку сейчас ключевую роль начинают играть меридиональные маршруты. И здесь актуальным становится именно маршрут «Север-Юг», который в определенных условиях может стать реальным конкурентом Суэцкому каналу. Возрастающая роль коридора «Север-Юг» сейчас обусловлена не только санкциями в адрес России, но и смещением центров экономической активности в Китай, страны Юго-Восточной Азии и Персидского залива.

России и Китая демонстрируют возрастающее значение в развитии транспортных коридоров в Евразии. Однако несмотря на потенциал развития и преимущества, существуют риски и ограничения, такие как торговые войны и транспортные проблемы на пограничных пунктах пропуска.

В целом, развитие транспортных коридоров между Россией и Китаем имеет потенциал стать важным фактором синергии в развитии региональной инфраструктуры и экономики Евразии, предоставляя новые возможности для торговли, туризма и культурного обмена.

Источник: ea-monitor.kz

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИИ. МАЙ 2024

Инвестиционные проекты, сотрудничество, тренды и прогнозы отраслевой инфраструктуры в Евразийском регионе

Инвестиции и проекты

Правительство России утвердило третий этап развития БАМа и Транссиба до 2035 г. Проект увеличит пропускную способность Восточного полигона железных дорог и расширит поставки через дальневосточные порты. К 2030 г. пропускная способность должна достичь 210 млн т, а к концу 2032 г. – 270 млн т.

ЕС выделил Узбекистану 6 млн евро (82 млрд сумов) на проведение сельскохозяйственных реформ. Выделение гранта поддержит внедрение Национальной стратегии продовольственной безопасности и здорового питания. Соглашение между Правительством Узбекистана и ЕС предусматривает выделение общей суммы в 20 млн евро для реализации Стратегии развития сельского хозяйства на 2020-2030 гг. В рамках этой помощи ожидается поступление дополнительных грантовых средств в этом и следующем году.

Россия примет активное участие в строительстве Трансафганской железной дороги (с шириной колеи 1520 мм – российский стандарт) как составной части МТК «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан» (БРКУАП – BRKUAP). Россия готова присоединиться к консорциуму и выступить в роли финансового партнера, а также оказать помощь в разработке ТЭО проекта.

Экономическая политика и сотрудничество

Казахстан, Азербайджан и Узбекистан планируют проложить кабель по дну Каспийского моря, чтобы объединить свои энергосистемы. В рамках Ташкентского международного инвестиционного форума подписан Ме-

морандум о сотрудничестве по межсистемному соединению энергетических систем стран.

Казахстан планирует построить нефтепровод по дну Каспия. В АО «Национальная компания «КазМунайГаз» совместно с международными нефтяными компаниями сформирована проектная команда, которая будет анализировать существующую ситуацию и разработает рекомендации, охватывающие технические, коммерческие и юридические аспекты проекта. Тем не менее необходимо будет согласование с другими прибрежными государствами – Россией, Туркменистаном, Ираном и Азербайджаном.

Сенат США одобрил запрет на импорт российского обогащенного урана до конца 2040 г. Сейчас на долю России приходится почти четверть обогащенного урана, используемого в качестве топлива на американских АЭС. Поставки приносят Москве около 1 млрд долл. в год.

Тренды и прогнозы

Министерство энергетики Казахстана совместно с QazaqGaz сформировали прогнозный баланс газа до 2030 г. Ожидается, что добыча сырого газа вырастет в 1,5 раза, с 60,4 млрд куб. м в 2024 г. до 90,7 млрд куб. м в 2030 г.

Для исключения дефицита газа в стране в 2023 г. дан старт по добыче на месторождениях Рожновское, Южный Аксай и Анабай. В среднесрочной перспективе ожидается запуск еще нескольких газовых проектов – «Урихтау Центральный», «Западная Прорва», «Каламкас».

Новые проекты к 2030 г. дадут прирост добычи в размере около 4 млрд куб. м.

Источник: <https://eabr.org>



**Стоимость такого модуля
всего 11550 руб.**

+7(980)187-10-55

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

СТРУКТУРНАЯ ПЕРЕСТРОЙКА

О развитии инфраструктуры, технологий и цифровизации на маршрутах главного транзитного перевозчика на пространстве 1520 «Гудку» рассказал генеральный директор, председатель правления АО «ОТЛК ЕРА» Алексей Гром.

- Алексей Николаевич, у ОТЛК ЕРА достаточно долгая история развития. Менялась ли структура логистики за время существования компании?

- С момента начала нашей операционной деятельности в 2016-м ни один последующий год не был похож на предыдущий. Постоянно меняющиеся внешние факторы оказывали влияние на структуру перевозок, направление движения, объём клиентского спроса по видам сообщения. Изменения требовали оперативных решений и, главное, действий для того, чтобы сохранять конкурентоспособность, приносить хороший финансовый результат.

Первый год нашей работы можно охарактеризовать как коммерциализацию транзита. Мы поставили очень амбициозные цели – достичь объёма в 1 млн ДФЭ в год к 2026 году, тогда как многие считали максимальным показателем в 200–250 тыс. ДФЭ.

Позже начались «качели», когда вместе с существенным ростом объёмы изменялись по направлениям восток – запад и запад – восток. Эти всплески, кстати, продолжаются и по сей день. Предугадать их сложно. Но мы стараемся.

Во время пандемии, когда «рвались» логистические цепочки, закрывались границы и отменялись авиарейсы, транзитный коридор ОТЛК ЕРА остался фактически единственным надёжным, конкурентоспособным и, как следствие, востребованным. Отсюда взрывной рост перевозок, причём и на запад, и на восток. За два года мы практически удвоили объём, достигнутый в рекордном 2019-м. Наш транзитный коридор, по сути, представлял собой «железнодорожный трубопровод», где по инфраструктуре колеи 1520 мм двигались с минимальным интервалом наши поезда формирования.

В течение двух пандемийных лет мы старались выбирать практически всю пропускную способность на нашем транзитном маршруте. Это, в свою очередь, побудило акционеров принять ускоренные решения в части развития коридора и его инфраструктуры. Так, ускоренными темпами началось строительство новых и модернизация старых пограничных переходов, прокладывание новых путей.

В течение последних трёх лет мы сохраняем рекордные объёмы перевозок на уровне 700 тыс. ДФЭ. Девять из 10 контейнеров в железнодорожном сообщении Китай – Европа – Китай следуют сегодня в сервисах АО «ОТЛК ЕРА».

- А в целом изменилась ли ситуация на маршруте в связи с последними геополитическими событиями?

- В 2022–2023 годах наши европейские клиенты стали отказываться от перевозок транзитом через РФ, при этом маршрут не обнулится. Сейчас наблюдается тенденция к возврату. Есть клиенты, которые в сложившейся обстановке



новке смогли даже приумножить свою долю в сервисах ОТЛК ЕРА. Хочу подчеркнуть, что никто не ушёл безвозвратно, а те, кто взял паузу, объяснили своё временное решение риском санкций.

В 2023 году к числу наших клиентов добавились новые компании из Беларуси и России, которые стали отгружать свои товары в КНР в наших сервисах. Отмечу, что здесь речь идёт именно о новых грузах и новых направлениях. Это не то, чтобы мы забрали заказы других компаний и переманили грузоотправителей к себе на маршрут.

- Какой здесь можно привести пример?

- Отправки организованных контейнерных поездов с калийными удобрениями из Беларуси – действительно уникальный проект. Транспортировка удобрений в контейнерах в таком объёме, как сейчас, никогда не осуществлялась. Этот массовый груз принято вывозить в специальном подвижном составе, а мы организовали бесперебойную поставку удобрений ускоренными контейнерными поездами. При этом география перевозок расширяется постоянно. Думаю, что контейнер – хорошее решение для подразделений сбыта этого белорусского экспортёра.

- Структура перевозок по видам сообщения претерпела изменения с 2022 года?

- Произошли серьёзные изменения по видам сообщения.

Если раньше транзитные перевозки Китай – Европа – Китай занимали в нашем портфеле заказов 99%, то в прошлом году эта доля снизилась до 33%. Оставшаяся доля распределилась почти поровну между импортными и экспортными перевозками.

Здесь важен один момент. Компании, временно взявшие паузу, уже выходят на связь и задают вопрос: «Найдёте ли вы для нас пропускную способность, если мы вернёмся?»

- И у вас есть ответ?

- Наши акционеры развивают пропускную способность с перспективой на рост, формируют запас прочности инфра-

структуры. Безусловно, в случае одновременного возврата «уже сегодня», железная дорога подобную нагрузку может не осилить. Но постепенно возможностей «добавить транзитный объём» будет становиться больше. Для этого в Казахстане строится участок вторых путей на полигоне, примыкающем к границе с КНР, холдинг «РЖД» совершенствует и модернизирует пограничные переходы на стыке с Казахстаном. Белорусская железная дорога также проводит модернизацию маршрута, притом что и сегодня имеет большой резерв по увеличению мощностей для развития транзитных перевозок.

Также есть идеи, как увеличить пропуск объёмов даже с учётом сегодняшних возможностей инфраструктуры. Для этого мы находимся в постоянном контакте с акционерами и партнёрами. Решаем логистические задачи по балансировке объёмов перевозок по направлениям восток – запад и запад – восток. Пути сообщения не могут работать в направлении *one way*. Мы получим либо недостаток подвижного состава, либо, наоборот, его избыток. Это сложная, но интересная задача. Также важно не раздуть издержки и сохранить конкурентоспособность сервисов.

- Помимо вашего основного транзитного коридора в ЕС через Беларусь вы «раскатывали» калининградское направление. Как с ним обстоит дело сейчас?

- Калининградское направление способно забрать на себя серьёзный объём дополнительных транзитных грузов.

В 2021-м мы провезли почти 175 тыс. ДФЭ по этому маршруту, а его потенциал оценивали в 300 и даже 500 тыс. ДФЭ. К сожалению, сегодня развитие сервиса приостановлено по причине сложностей с транзитом через Литву. Мы будем рады вернуться к этому проекту, как только будут созданы соответствующие условия.

- С какими показателями по транзиту вы закончили I квартал текущего года?

- Практически повторение прошлогодних объёмов. В январе – марте 2023 года мы перевезли 178,6 тыс. ДФЭ. В I квартале 2024 года немного меньше – 176,5 тыс. ДФЭ.

Снова произошли изменения по видам сообщений. Объём транзитных евразийских перевозок постепенно восстанавливается. Конечно, это связано в том числе с нестабильной ситуацией в Красном море. В прошлом году в I квартале около 30–35% от объёма перевозок проследовало по маршруту Китай – Европа – Китай. За аналогичный период текущего года эта доля составила почти 50%, и мы строим планы довести её до 70% в 2024-м. Если же что-то вокруг нас снова изменится, значит, изменимся и мы.

- Про процесс изменений. Как вы относитесь к новой технологии увеличения длины контейнерных поездов до 71 условного вагона? Насколько это актуально в существующих условиях инфраструктуры?

- Конечно, увеличение длины поездов до длины не менее 71 условного вагона мы поддерживаем. Актуальность состоит в том, что снижаются издержки, повышается доходность инфраструктуры, происходит оптимизация её пропускной способности. Есть ещё и косвенный технологический плюс – растут показатели скорости, что повышает лояльность евразийских клиентов к железнодорожным транзитным перевозкам.

В наших поездах максимальный состав формировался из 110 и даже 114 условных вагонов. Эта технология была внедрена преимущественно для передислоцирования большого количества порожних контейнеров под загрузку на полигоне РЖД. Сегодня около 85% наших поездов следуют длиной не менее 71 условного вагона.

С учётом специфики наших перевозок в сообщении с КНР важно, чтобы и на сопредельной инфраструктуре происходили синхронные изменения, связанные с пропуском длинных контейнерных поездов. Насколько мне известно, совместную работу в этом направлении с «Китайскими железными дорогами» ведут наши акционеры.

- Алексей Николаевич, сейчас многие компании акцентируют внимание на бесшовном движении контейнеров. В этом случае невозможно избежать безбумажного документооборота. Как вы относитесь к электронным накладным?

- Мы поддерживаем инициативу на всех уровнях взаимодействия с рынком и администрациями. Транзитная электронная накладная сделает перевозки ещё более конкурентоспособными. Пока у нас гружёный контейнер в сервисах идёт ещё «с бумагой».

Отсутствие электронной накладной сегодня не является основным препятствием развития транзитного движения по магистралям, но к моменту, когда объём удвоится или утроится, когда будут построены новые терминалы на границе с Китаем, цифровизация накладной и всей товаросопроводительной документации будет необходима.

- Что нужно ещё сделать, чтобы контейнерного транзита стало больше?

- Контейнерный транзит вырос по итогам пяти месяцев 2024 года более чем на 70% по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Для любого вида транспорта такой резкий рост является стрессовым сценарием. Тем не менее наша инфраструктура справилась именно ввиду того, что за предыдущие годы были созданы резервы пропускной способности на ключевых евразийских маршрутах.

В конце мая 2024 года можно констатировать, что слоты на базовые транзитные маршруты АО «ОТЛК ЕРА», например на июль – июль, выкуплены клиентами полностью. В транзитные сервисы новому клиенту можно попасть не ранее августа.

Главный сдерживающий фактор на сегодня – сквозное ограничение инфраструктуры, связанное в том числе со строительством новых линий на участке Достык – Мойынты в Казахстане, модернизацией российских пограничных переходов, работами, проводимыми на сопредельной инфраструктуре колеи 1435 мм. Делается это всё для того, чтобы через два-три года пропускная способность транзитного коридора выросла кратно. Развитию транзитных перевозок будет способствовать также проект третьего пограничного перехода на границе Казахстана с Китаем, примыкающего к участку Бахты – Аягоз. Если при этом мы сократим себестоимость и улучшим качество сервиса, то будем строить совместную программу даже не на миллион контейнеров в транзите, а на два или три.

Источник: gudok.ru

ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

УКРЕПЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИЕЙ И СЕВЕРНОЙ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИЕЙ

Укрепление железнодорожной взаимосвязанности двух субрегионов становится все более актуальным вопросом

Коридоры Северной и Центральной Азии

1) Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС. Этот маршрут является ключевым для сообщения между ЕС и Китаем, в рамках которого функционирует механизм «одного окна». В качестве вызовов выступают геополитические торговые ограничения и санкции

2) Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ, Средний Коридор). Второй наилучший вариант для сообщения Китай – ЕС – Китай. Маршрут полностью функционирует, но требует расширения пропускной способности.

3) Китай – Казахстан – Узбекистан – Иран – Турция – ЕС (Южный коридор). Маршрут соединяет ЕС и Китай через страны с наибольшей численностью населения, включая Международный Иран и Турцию. В качестве вызовов выступают многочисленные узкие места на всем маршруте.

4) Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Коридор, соединяющий ЕС и Китай, находится в стадии строительства.

Основные вызовы для транспортной связанности ЮВА и СЦА.

1) В настоящее время сопряжение ЮВА и СЦА не рассматривается в рамках специальной комплексной программы, направленной на развитие экономического сотрудничества коридоров.

2) Усовершенствования внутреннего транспорта не направлены на снижение торговых издержек для конкретных товаров.

3) Отсутствует долгосрочное экономическое и транспортное планирование проектов и система определения приоритетов для коридоров.

4) Для каждого существующего маршрута и строящихся коридоров существует ряд физических и нефизических барьеров, требующих международных решений.

Рекомендации при создании механизма укрепления коридора ЮВА и СЦА:

1) Определение текущих и будущих экономических и транспортных характеристик межрегиональной связи:

- Анализ оптимальных параметров транспортировки для каждого товара, на который распространяется торговля, для понимания оптимальных транспортных характеристик для каждого маршрута.

- Моделирование достаточности существующих планов, верхних и нижних требований.

- Согласование будущих магистральных линий связи.

2) Система растановки приоритетов:

- Разработка трансасиатских проектов подключения с расстановкой приоритетов по методологии, основанной на национальном, субрегиональном и азиатском экономическом эффекте от проектов подключения в целом.

- Соглашение о сертификации проектов и соответствующих сертификационных центрах – в партнерстве с международными институтами развития.

3) Гармонизация:

- Разработка многосторонних соглашений о функционировании системы товарных потоков и инфраструктурных проектов для обеспечения связи между субрегионами.

- Продолжение совершенствования процедур пересечения границ, также основанных на рекомендациях предыдущих исследований по вопросам эвакуации, включая улучшение бесперебойного обмена данными и электронного взаимодействия.

Оригинал статьи доступен на английском языке.

www.unescap.org

**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ЦЕНЫ НА ФИТИНГОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ В I КВАРТАЛЕ ДОСТИГЛИ 5,9 МЛН РУБ.

В первом квартале 2024 года цена на новую фитинговую платформу достигла 5,9 млн руб., что на 41% больше, чем годом ранее. Такими цифрами в ходе конференции «Рынок контейнерных перевозок промышленных грузов», организованной MaxConference, поделилась директор управления по работе с крупнейшими клиентами сегмента «Железнодорожный транспорт и недвижимость» АО «Сбербанк Лизинг» Маргарита Кривчинова.

По ее словам, в ближайшие три года понадобится около 18 тыс. новых платформ.

Маргарита Кривчинова напомнила, что самая быстрая окупаемость новой платформы была зафиксирована в 2021 году, что связано с самой низкой ценой парка в период с 2020 по 2024 год. Сегодня ускорять окупаемость парка позволяет повышение арендной ставки на платформу: в I квартале ставка аренды выросла на 28% и достигла 2 227 руб. в сутки.

В ближайшие годы, по мнению топ-менеджера «Сберлизинга», клиенты могут ожидать роста как стоимости платформ, так и ставок их аренды. «Триггерами» этой тенденции станут рост объемов перевозок, увеличение оборота вагона, а также списание 4% от парка платформ до 2027 года.

В то же время, по мнению аналитиков InfraNews, вагонов на рынке много, а их дефицит возникает лишь в отдельных локациях, чему главная причина – нехватка инфраструктуры.



«Решать эту проблему накачкой сети новыми вагонами – это как тушить пожар бензином», – говорит аналитик железнодорожного транспорта InfraNews Денис Кожин. Косвенным доказательством профицита можно считать и текущий уровень арендных ставок фитинговых платформ: 2,2 тыс. руб. за вагон в сутки это «вовсе не тот уровень, который обеспечивает окупаемость в принципе», полагает эксперт.

Более подробный анализ текущего состояния и эксплуатации железнодорожного парка читайте в свежем исследовании InfraNews «Баланс спроса и предложения на подвижной состав по итогам января-апреля 2024 года».

Источник: www.infranews.ru

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
ПОРТАЛ РОССИИ



TransLogistica KAZAKHSTAN

27-я Казахстанская международная выставка

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



www.translogistica.kz

9 - 11 октября 2024

Астана, Казахстан

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
Республики Казахстан



Тел.: +7 727 258 34 34

E-mail: mk@iteca.events



КазАПО



[translogistica_kz](https://www.instagram.com/translogistica_kz)



[translogistica_kz](https://www.facebook.com/translogistica_kz)

Андрей Гурьев

ИЗ ТУПИКА

История одной реформы

Казалось бы, что может быть интригующего в таком деле, как проведение реформ на железнодорожном транспорте? А между тем в последнее двадцатилетие здесь кипели поистине шекспировские страсти. Могущественная империя под названием «Министерство путей сообщения СССР» в свое время представляла собой не просто сверхмонополизированную отрасль народного хозяйства, а являлась практически его идеальной моделью, инфраструктурным каркасом как плановой экономики, так и тоталитарного государства в целом. Поэтому для реформаторов железная дорога на многие годы оказалась настоящей *terra incognita*, а для плакальчиков по социализму – последним оплотом, обороняемым с великим рвением и упорством. Не было ни одной другой сферы в постсоветской России, где борьба нового со старым являлась бы столь сложной, а формирование эффективных рыночных отношений столь проблематичным.

Продолжение (начало в № 6 (131) – 5(150))

В-третьих, следует иметь в виду, что психологически железнодорожники всегда ощущали себя без преувеличения некоей особой кастой. Если говорить о рядовых тружениках, то у них была неплохая зарплата, льготы, социальные гарантии. Вся организация работы в МПС давала сотруднику четкую систему понятных идеологических, профессиональных и моральных ценностей и их соответствующее материальное обеспечение. К железной дороге люди, как правило, привязывались и любили ее как свой большой общий дом. В одной из сочиненных самими железнодорожниками песен поется:

Матушка, железная дорога!

На тебя надежда, как на бога!

И снажу, железна дорогая, Стала ты нам в жизни как родная¹.

Это, что называется, сказано с чувством и от души. Руководители же разных уровней ощущали себя и того лучше. В любом городе начальник железнодорожного узла всегда входил в партийные и советские органы власти и состоял, как правило, в числе ближнего окружения городского главы. Сама территориальная протяженность железной дороги создавала у начальников ощущение, начиная с уровня дистанции (не говоря уже о НОДе), некоей своей подначальной значительной площади, жизненного пространства. На нем властвовали, работали и отдыхали. Естественно, здесь устраивались всяческие места для рыбалки, охоты, банного и другого приятного времяпровождения и приема гостей. Начальник же дороги являлся по своему статусу настоящим удельным князем, ну а замминистры и другие члены коллегии МПС иначе как государственными сановниками себя и не воспринимали.

То есть в целом железнодорожники были и без всякого рынка жизнью совершенно не обижены. И хотя ропот на «тупую систему», «идиотские инструкции», «маразматическое начальство» и так далее на железной дороге всегда и на всех уровнях, безусловно, присутствовал, но перед лицом неизвестных перемен основное население отрасли в 90-е годы явно насторожилось и абсолютно ни к каким преобразованиям не рвалось. То, что определенная часть благ железнодорожников доставались им за чужой счет

через бюджетные дотации, естественно, не только никого не волновало, но об этом никто никогда и не задумывался. (Один из знаменитых афоризмов Фадеева «жили лучше, чем работали» появился уже значительно позже.)

В-четвертых, как известно, реформы начинаются только тогда, когда без них далее невозможно поддерживать мало-мальски благополучное финансовое состояние. Следует отметить, что железнодорожный транспорт, хоть с 1989 года и терял объемы перевозок и, соответственно, свои доходы, но некий запас прочности как по инфраструктуре, так и по маневрированию в области тарифного регулирования все же имел. На протяжении всех 90-х годов МПС постоянно придумывало всевозможные программы сокращения расходов и выявления резервов доходов, издавались решения «О неотложных мерах...», по дорогам развешивались какие-то немислимые задания по росту объемов перевозок, с грузовладельцами велись переговоры и заключались договоры по спецставкам, из периодически меняющихся государственных регулирующих органов вытрясались максимально возможные проценты индексации тарифов, в Прейскурант № 10-01 вносились некоторые изменения, для приспособления к внешнему рынку была придумана Система фирменного транспортного обслуживания с провозглашенным Фадеевым лозунгом «Клиент – король!» и так далее, и так далее. То есть пока еще была материальная возможность потянуть с радикальными реформами, с ними и тянули.

В-пятых, в дело приватизации железных дорог активно вмешивался текущий политический фактор в чистом виде. Во время многочисленных выборов в этот период – президентских, думских, региональных – все хотели заручиться поддержкой железнодорожников. Кроме того, после всех временных отрицательных последствий с приватизацией водного и авиационного транспорта никому из кандидатов в депутаты особо не хотелось занимать с популистской точки зрения маловыигрышную реформистскую позицию по отношению к «не разваленным еще» железным дорогам. Поэтому большинство баллотирующихся либералов железную дорогу старались обходить как-то по возможности стороной, ну а коммунисты рассматривали ее в качестве последнего бастиона, за который они будут стоять насмерть.

¹ Автор – Александр Коробкин.

И, наконец, на протяжении едва ли не всех 90-х годов в жизни страны все время случались какие-то важные государственные события, отнюдь не способствовавшие началу реформ на железной дороге: войны, террористические акты, импичменты, дефолты, правительственные кризисы и т. п.

Это были все в той или иной степени объективные факторы. Геннадий Фадеев всегда подчеркивал их значение, обосновывая необходимость своей консервативной политики в те годы. В частности, он говорил: «Возьмите самый главный вопрос – о судьбе наших железных дорог. Я их сохранил. Что мне помогло это сделать – авторитарность, настырность, знание дела, умение доказать, собрать союзников? Думаю, все вместе взятое. Но не будь этой позиции – все сложилось бы иначе. Спустя 15 лет Гайдар высказался по этому поводу: «То, что работали железные дороги в тот период, – это подвиг, равного которому не было во второй половине прошлого века». Когда, казалось, в стране уже не осталось ничего надежного, я сказал однажды Ельцину: «Вы имеете в руках полностью управляемую отрасль. Если Вы мне скажете: «Фадеев, разверни все поезда в обратном направлении», – то через час я Вам доложу, что все поезда развернуты». Потом он иногда шутил: «Геннадий Матвеевич, а у Вас куда сегодня поезда идут?» Я отвечал: «В нужном направлении, Борис Николаевич».

При этом Фадеев неизбежно акцентировал внимание на однозначно отрицательном, по его мнению, опыте приватизации других видов транспорта: «А почему же, спросите Вы, тот старый закон («О федеральном железнодорожном транспорте» 1995 года. – А. Г.) был такой жесткий, консервативный? Да потому, что время требовало. Вы сегодня не боитесь летать самолетами, учитывая состояние нашей гражданской авиации? А морской торговый флот у страны сегодня есть? А речной? Может быть, у нас сегодня автомобильный транспорт соответствует требованиям времени? Поэтому моя позиция всегда заключалась в том, чтобы сохранить железную дорогу в федеральной собственности, не дать ее развалить, как это было сделано с другими видами транспорта».

Фадеев также подчеркивал, что он имел поддержку многих государственных деятелей: «Я хочу сказать, что такие политики, как Гайдар, Бурбулис, Хасбулатов, Ельцин – они ведь меня поддерживали. Никогда с их стороны не было каких-либо упреков в мой адрес. А если еще раз углубиться в этот вопрос – почему поддерживали, то, знаете, думаю, не до железнодорожного транспорта было. Наверное, так. Система работает, не задает вопросов – и слава богу! То есть в то время они, говоря языком классика революции, не решились захватывать вокзалы. Ну а когда стало проявляться, что многие решения были просто ошибочными, то тем более вес и значимость моей позиции начали возрастать. ... И бывшие, и настоящие политики – все говорят: Фадеев не дал развалить железные дороги».

Неизменно Фадеев указывал и на то, что имел очень мощную поддержку снизу: «У меня было много союзников. И главный из них – это все труженики отрасли. Помню, еду как-то, будучи министром, в машине и слышу по радио передачу, в которой вице-премьер Чубайс отвечает на во-

просы радиослушателей. Его спрашивает некая Клавдия Ивановна со Свердловской области. Вот, дескать, почему так – все кругом акционируется, а железные дороги нет? И Чубайс отвечает: «Вы задали для меня самый трудный вопрос. Ну не получается у меня с министром путей сообщения Геннадием Матвеевичем Фадеевым». А я сижу и думаю: боже мой, если Клавдия Ивановна действительно так считает, может быть, я на самом деле что-то не так делаю? Правда, мне потом подсказали, что нельзя быть таким наивным – все же срежиссировано! На самом деле ко мне поступали тысячи писем, звонков, личных обращений со словами благодарности как от работников МПС, так и, самое главное, от наших пассажиров, клиентов за сохранение железных дорог в федеральной собственности».

Автор задавал Фадееву такой вопрос: «Есть точка зрения, что по своему пониманию того, как работает эффективная экономика и как ею нужно управлять, Вы все-таки остались ближе к позициям так называемых красных директоров, не увидели в рыночных методах работы каких-то больших преимуществ. Вы с этим не согласны?»

На что он ответил: «Вы знаете, мы принимали и принимаем такие решения, что оценить их точно с точки зрения последствий пока невозможно. Нужно время. Но оно уже показало, что проведенные в транспортной системе России реформы являлись глубоко ошибочными. И эту реформу провели не красные директора, а рыночники. Сегодня же с большим трудом возвращается роль государства в активах транспорта. Для чего в настоящее время серьезно меняется правовая и законодательная база, и этим, по сути, большую часть времени и занимается министр Левитин – будь то авиация, порты, водный транспорт и т. д. Сегодня все удивляются успехам Китая. Но ведь там Министерство железных дорог осталось. А почему Запад на КНР не давит? Потому что Китай не нуждается в заимствованиях. Вот как государство себя поставило. При Фадееве цены на перевозки не поднимались выше уровня инфляции. Это же факт! И мы полностью обеспечивали спрос на перевозки. Да, многого не хватало, да, хотелось большего – обновить, купить, построить. Но в государстве есть баланс интересов всех – и прежде всего самого государства. К этому надо относиться уважительно, и любую реформу надо проводить исходя из этого. Я твердо придерживался такой позиции».

Что ж, говоря о роли личности в истории, с одной стороны, конечно, следует признать правоту Эдварда Радзинского, который лишней раз напоминает известную истину: «Исторические личности думают, что они творят историю. Нет, как раз наоборот. Они выполняют заказ истории, не более того». Но нужно добавить, что при этом и сами личности, разумеется, вносят свою лепту в ход и колорит исторических процессов. И в этом смысле нельзя не признать: колоссальный консерватизм Геннадия Фадеева послужил одним из немаловажных, если не главных, факторов, задержавших проведение базовых рыночных реформ на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

Почему можно сделать такой вывод и, как говорится, хорошо это или плохо? Казалось бы, с практической точки зрения имевший место ход событий следует считать оправданным. Ведь даже сам Егор Гайдар придерживался

в конце 90-х годов следующего мнения: «Реформу МПС я начал бы с самых простых вещей. Есть два миллиона сотрудников, которых совершенно очевидно нужно сокращать. Есть огромная социальная сфера, которая не очень эффективно используется и должна быть передана местным органам власти, профильным министерствам. Есть куча путей, которые крайне мало используются и могут быть выведены из оборота с экономией. Совершенно непонятно, как расходуются инвестиционные фонды. Если министерство серьезно обсуждает вопрос о строительстве моста на Хокнайдо, на Сахалин, то ясно, что там с деньгами не все в порядке, что там крайне непрозрачная бухгалтерия. До сих пор не совсем понятно, кем там предоставляются скидки. Не надо никакой безумной, радикальной, экспериментальной реформы. Надо сначала навести порядок со всем этим, а потом думать, отделять рельсы от подвижного состава или нет».

Однако нельзя не видеть и другого. Уже в 1980-е годы железнодорожный транспорт явственно ощущал недостаток финансирования. В начале 90-х без бюджетных вливаний дефицит средств стал катастрофически нарастать. Как же руководство МПС стало решать этот сакраментальный вопрос любого преддверия перемен: где взять денег?

Страна пошла по пути рынка, то есть открылись новые возможности для того, чтобы использовать эффективные инвестиционные инструменты, начать зарабатывать, а не получать средства даром. При этом никто из серьезных политиков совершенно не ставил вопрос о том, чтобы устроить аукцион и распродать железные дороги мелкими лотами.

Что мешало руководству МПС сделать уже в начале 90-х годов первый шаг к рынку, например, по типу «Газпрома», РАО «ЕЭС России», Казахстанских железных дорог и т. д., причем оставив у государства не сто процентов акций, как это было потом сделано с ОАО «РЖД», а лишь контрольный пакет, а также изъяв из оборота не 90% имущества, а гораздо меньше, предоставив более привлекательные условия для притока частных инвестиций? Ведь тогда у железнодорожной отрасли появились бы новые, достаточно широкие на начальном этапе возможности для финансирования своей деятельности, а с другой стороны, она начала бы все активнее уходить от затратных методов работы, по крайней мере, в определенных своих сегментах, налаживать прозрачную систему раздельного учета и использовать другие инструменты для более рационального ведения хозяйства. Но этого сделано не было, и в течение еще более десятка лет железная дорога закономерно и целенаправленно проедала свои основные фонды, хозяйствуя по-ленински, по-коммунистически. Какие-то глубокие, объективные и непреодолимые причины к этому усмотреть достаточно трудно.

Можно говорить и о другом аспекте. Допустим, что задержка с реформами была в той или иной степени оправданной и послужила неким тактическим ходом при стратегической нацеленности на перспективу рыночных реформ. Но в действительности такого не было. В МПС проводимая в первой половине 90-х годов антирыночная политика рассматривалась как вполне нормальная и долговременная стратегия. В недрах системы Мини-

стерства путей сообщения реально не готовилась структурная реформа, не вызревали новые идеи и модели, не проводились расчеты, не велись дискуссии (за исключением попыток белой вороны Зайцева). Там держали круговую оборону против рынка, придумывая всевозможные паллиативы, для того чтобы как-то приспособиться к свалившимся напастям, и – Бог милостив – как-нибудь переждать их. (Вспомним типично ошибочный подход Горбачева: сначала как-то улучшить ситуацию, а потом уже допустить рынок.) А значит, не мог быть своевременно сделан и поворот от тактического торможения реформ к их стратегическому ускорению.

Что же касается излюбленного рефрена Фадеева «я сохранил отрасль», то здесь напрашивается одна любопытная гипотетическая аналогия. Представим, что ГКЧП в августе 1991 года победил и его лидер Геннадий Янаев впоследствии торжественно заявлял бы: «Я сохранил социализм!» Определенная часть людей ему, безусловно, воодушевленно аплодировала бы, как аплодировали Фадееву привыкшие к государственному индивидуальности слою населения. Но история, как известно, сказала другое: социализм – это казус, который надо не сохранять, а раз уж случилось в этой стране такое несчастье, целенаправленно преобразовать в гораздо более эффективную общественную систему. Так стоило ли сохранять то, что нужно в принципе менять?

Разумеется, можно с чем-то согласиться в плане критики в адрес прошедшей приватизации автомобильного, водного и авиационного транспорта. Но нельзя не видеть главного. Если существует платежеспособный спрос на тот или иной вид транспорта, то такой транспорт в рынке нигде не денется, а будет активно функционировать на здоровой экономической основе. Если реального спроса нет, то вся эта искусственно созданная транспортная империя является не чем иным, как экономическим самообманом, обреченным колоссом на глиняных ногах, только мешающим формированию нормально работающих, конкурентоспособных экономических субъектов и связей.

При этом важно подчеркнуть, что существование регулируемых железных дорог в то время, когда все другие виды транспорта были уже либерализованы, оказывало на их рыночную работу сильное дестабилизирующее воздействие. Зачем пассажиру ехать на автобусе по рыночной цене, если электричка довезет чуть ли не бесплатно? Зачем изыскивать более дешевые способы доставки грузов, используя водный и автомобильный транспорт, если цены на железной дороге, согласно Прейскуранту, заведомо «доступные»? Другое дело, что там, где твердые госрасценки, неизбежны дефицит и низкое качество услуг. Это обстоятельство все же и привело к тому, что работа либерализованных видов транспорта со временем стала налаживаться, однако до сих пор равные условия хозяйствования в этой сфере не созданы.

Нельзя построить эффективную экономическую систему без рынка. Это аксиома. При этом нельзя сформировать рынок без приватизации, либерализации цен и конкуренции. Это тоже непреложно. Все стремления сделать как-то иначе являются лишь попытками жить за чужой

счет. А это уже не только неэффективно, но и аморально.

В итоге, была ли вполне необходимой десятилетняя задержка реформ на железнодорожном транспорте или это следует расценить лишь как досадное в общем движении экономики к рынку упущение? Вряд ли здесь окажутся правы те, кто придерживается крайних оценок. Однако факт остается фактом: отторжение рыночных реформ в 1990-е годы привело к беспрецедентному износу основных фондов железнодорожного транспорта, что практически признал министр путей сообщения Николай Аксененко 16 августа 2000 года на коллегии МПС, представляя Концепцию развития структурной реформы отрасли. И если бы не появление в 90-е годы операторского движения, то без этих частных инвестиций и приватного подвижного состава государственная железная дорога просто откровенно захлебнулась бы.

Но самое парадоксальное во всей этой истории заключается в том, что в 2002 году Геннадий Фадеев собственными руками начал очень энергично и целенаправленно делать как раз то, против чего так упорно сопротивлялся начиная с 1992-го. Именно те самые преобразования по типу создания акционерного общества с государственным капиталом. Десять лет для привлечения дополнительных инвестиций и оптимизации издержек были упущены? Если так, то было от чего «угореть» не только Западу, а даже и самой Клавдии Ивановне из Свердловской области.

ГЛАВА VII О ТОМ, КАК ПОССОРИЛСЯ НИКОЛАЙ ЕМЕЛЬЯНОВИЧ С АНАТОЛИЕМ АЛЕКСАНДРОВИЧЕМ

*Здоровое недоверие –
 хорошая основа для совместной работы. Иосиф Сталин
 Если враг не сдается, его уничтожают. Он же*

Несмотря на, казалось бы, полное утверждение консервативного курса Фадеева по итогам проведенного Съезда железнодорожников, в отношении его личной карьеры результат неожиданно оказался прямо противоположным. После победы Ельцина на президентских выборах в начале июля 1996 года и ухода Правительства в отставку предложения опять возглавить МПС Геннадий Фадеев не получил.

Сам он признавал, что никак не ожидал такого поворота событий, и комментировал впоследствии ситуацию так: «То, что отставка была для меня неожиданной, – это факт. Только что прошел съезд, одобрена стратегия, отрасль начала подниматься, я еще был не пенсионер и полон сил, пользовался большим авторитетом – и вдруг отставка. Сам я, конечно, не пошел уточнять причину, но общий фон был такой: ну а что тут удивительного – идет ротация кадров. На самом деле Черномырдин, конечно, чувствовал мою руку в Правительстве, и это ему не всегда нравилось. Также абсолютно нет никакого сомнения, что за этим была твердая позиция Чубайса. Такой момент являлся для него уникальной возможностью избавиться от меня. Еще в большей степени способствовал отставке

первый вице-премьер Большаков, возглавлявший ранее РАО «ВСМ». Я ведь был очень большим, просто категорическим противником этого проекта по высокоскоростному движению и финансирования его из государственного бюджета. Ну, а кому понравится такая позиция?»

По словам Фадеева, после отставки до самой осени его никто не спрашивал о дальнейшей работе, никто ничего не предлагал. Далее он рассказывал: «Тут Лужков возьми да и подкинь мне идею возглавить Московскую дорогу. Я поговорил об этом с Зайцевым (чтобы он прозондировал почву и поддержал), но Анатолий Александрович мне не отзвонился. И я понял, что он против. Тогда я попросил помощника премьер-министра организовать мне встречу с Черномырдиным. Сиджу в приемной. Проходит 20 минут, наконец помощник вышел и говорит: «На Московскую? (А я ведь ему про это мое желание ничего не сообщал.) Ни в коем случае. А вот на любую другую – можете». Тут я уже думаю: да что это меня – в ссылку, что ли, предлагают сослать? Нет уж, спасибо. А премьер меня так и не принял. Потом, как Вы знаете, я работал в Координационном совете по Транссибу».

На вопрос, как он оценивает этот период с точки зрения удовлетворенности работой, Фадеев ответил: «Будем говорить прямо – это было время, выброшенное на ветер. С таким опытом, в таком возрасте – в самом соку – можно было много сделать действительно полезного для государства и отрасли. И вот еще такая немаловажная деталь. Если убираете Фадеева, то ведь, учитывая значительность этой отрасли, на его место уже должна быть подготовлена адекватная кандидатура. А в действительности пару недель вообще решали – кого? Подобный подход на таком уровне – это вне моего понимания». Так же Фадеев впоследствии писал, что в должности генерального секретаря КСТСП было «что-то от свадебного генерала».

Соратники Фадеева его отставку также встретили с достаточной долей удивления и высказывали свои догадки. Например, Эдуард Поддавашкин говорил: «Думаю, это было связано прежде всего с тем, что первым вице-премьером стал Большаков и ему нужен был свой человек. Фадеев был, как известно, противником строительства высокоскоростной дороги, а для Большакова эта тема была очень важна. Второе, мне кажется, Фадеев переборщил с выборами Ельцина. Потому что когда на железной дороге шла вся эта кампания за Ельцина – с собиранием подписей, организацией собраний, принятием резолюций и т. д., это выглядело уже достаточно негативно. То есть произошло совпадение ряда факторов».

Зайцев давал свою интерпретацию данных событий: «Отставки Фадеева никто не ожидал, это действительно так. Просто не было даже никаких видимых предпосылок к этому. Мы все до последней минуты были уверены, что Геннадий Матвеевич сохранит за собой пост. Скорее всего, это было связано с субъективными, то есть отношенческими, делами. Вокруг Президента уже начали формироваться группировки, которые стали на него так или иначе влиять. Но то, что здесь был замешан Большаков, который якобы меня протезировал – это просто глупость, он тут совершенно ни при чем. У меня самого, признаться, не было никакого желания идти вместо Фадеева ми-

нистром, и в этом смысле меня просто «ломали» на должность. Что же касается трудоустройства самого Фадеева, то мы с ним на эту тему говорили и я лично предлагал ему сделать выбор (действительно, Московская дорога не обсуждалась), но он отказался. Тогда специально под него была введена должность генерального секретаря Международного координационного совета по транссибирским перевозкам. При этом зарплата у Геннадия Матвеевича была раз в десять выше, чем у министра».

Имеется еще одна информация, правда, не подтвержденная документально, но поступившая из надежного источника. Будто бы Фадеев в первые месяцы 1996 года в одной из поездок с первым вице-премьером Олегом Сосковцом говорили, мягко выражаясь, о несоответствии занимаемой должности премьера Виктора Черномырдина. Спецслужбы записали разговор и передали Черномырдину, а тот – Ельцину со словами: или я, или Сосковец. Первый вице-премьер был снят 26 июня, то есть между первым и вторым турами выборов Президента (в связи с шумной историей с «коробкой из-под ксерокса»), а Фадеев не получил приглашение войти в новое Правительство после выборов.

Автор спрашивал Фадеева напрямую, что тот думает об этой версии. Вот каков был ответ: «Конечно, никакого «заговора» не было. Но нельзя не признать того, что Черномырдин, так сказать, ревновал меня к Сосковцу и открыто давал мне это понять, говоря: что-то Вы там слишком с ним сблизились, ко мне редко обращаетесь и т. д. Я ему, естественно, отвечал, что ничего не происходит, что Олег Николаевич – куратор отрасли и пр. Работали мы с ним действительно дружно, с взаимопониманием. Но я все-таки был далек от той группы людей, которая была склонна к политической борьбе. Также я бы сказал, что мы – министры того времени – ощущали себя больше вокруг Президента. К Черномырдину же министры относились по-разному. А у него ревность была большая, это точно. Ну и раз они считали, что мы – команда Сосковца, то – долой ее и весь вопрос».

Зайцев был назначен министром путей сообщения Указом Президента РФ № 1231 от 22 августа 1996 года и представлен коллегии МПС премьером Черномырдиным 23 августа. Накануне он встретился с Ельциным. На своей первой пресс-конференции в новом качестве, которая прошла в Санкт-Петербурге, новый министр рассказал, что Президент произвел на него сильное впечатление: «Правду говорят, что рука у него сильная. Прямо медвежья лапа». Он также рассказал журналистам, что когда выходил из президентского кабинета, то увидел в приемной министра здравоохранения Татьяну Дмитриеву, которая ему сказала: «Какие страсти у вас бушуют внутри! И какая железная воля на лице!». Зайцев пошутил с журналистами: «Я и не знал, что у меня железная воля!»

Относительно же своей министерской программы действий Зайцев, в частности, сообщил прессе, что главное сейчас – обеспечить финансовое благополучие отрасли и «вовремя платить людям зарплату». По поводу проведения в жизнь своих бывших планов по структурной реформе отрасли новый глава МПС сказал так: «Акционирова-

ния в вульгарном смысле не будет. Если кто-то надеется, что я буду продавать железные дороги – он ошибается. Если мы и пойдем на акционирование – то станем делать это постепенно, после тщательного анализа».

В отдельном интервью газете «Санкт-Петербургские ведомости» Зайцев так прокомментировал свое назначение: «Вам известны мои отношения с предшественником. Именно он тащил меня вверх по служебной лестнице, и, честно говоря, для нас, начальников железных дорог, была непонятна причина замены министра. Конечно, я не удержался от вопроса Председателю Правительства: чем провинился Геннадий Матвеевич? И получил такой ответ: «Идет закономерный процесс обновления Правительства, и министры должны привыкнуть, что министерское кресло для них не вечно». На вопрос корреспондента: «Что для Вас кажется самым главным в работе МПС?» Зайцев ответил: «Я прочту один абзац из обращения Фадеева. Это и будет ответом на Ваш вопрос: «Наиболее ответственной задачей является намеченное реформирование структуры отрасли, которое должно быть направлено на повышение надежности и эффективности функционирования стальных магистралей. На этом пути не должно быть невзвешенных решений, ранящих сердцевину живого транспортного организма».

Корреспондент поставил вопрос ребром: «Насколько в связи с Вашим приходом в министерство возможна реализация тех планов, которые Вы разрабатывали как начальник Октябрьской дороги?». Но Зайцев, по сути, ушел от ответа, сказав: «Октябрьская является одной из крупнейших среди дорог России и имеет большой профессиональный потенциал не только среди командного состава, но и высокий уровень профессионального мастерства массовых профессий. Поэтому здесь и начиналось внедрение новых технологий. Здесь начинается и новый подход к пассажирским перевозкам. А коллегия министерства это поддерживает. Октябрьская дорога, конечно, занимает значительное место в МПС и будет занимать его впредь. Но это не потому, что я выходец отсюда».

Корреспондент упорствовал в достижении ясности: «Представляя Вас на коллегии МПС, премьер-министр отметил, что предстоит реформирование отрасли. Это как понимать: акционирование железных дорог все-таки будет или нет?» Зайцев: «На встрече у Черномырдина я сказал прямо: если кто-то от меня ждет, что железные дороги будут продаваться, то этого не будет. Если и будет акционирование, то этот процесс рассчитан на долгие годы. В Финляндии к акционированию шли десять лет, в Германии этот процесс рассчитан на пятнадцать. Да, мы будем создавать вместе с производителем и потребителем концерны, трестовские системы. Ведь есть же проблема перевозок, ее надо ликвидировать. Реформирование – это переход на управление без отделенческих структур, укрупнение дорог. И все это будет идти после изучения. Сейчас создаем аналитические группы. Они изучат опыт и только после этого можно говорить о реформировании. Я еще раз хочу сказать, что никаких крутых поворотов в министерстве не будет».

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

Стоимость публикации рекламной информации в журнале зависит от занимаемой площади. При размещении модульной рекламы, бесплатно предоставляется публикация строчной рекламы (подробнее ниже, в прайс-листе).

Образец заполнения строчной рекламы:

Наименование	Чертеж изделия (если есть)	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон

Размеры модулей в мм:

Вы можете предоставить для печати собственный макет или прислать информацию для разработки макета нашими специалистами.

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

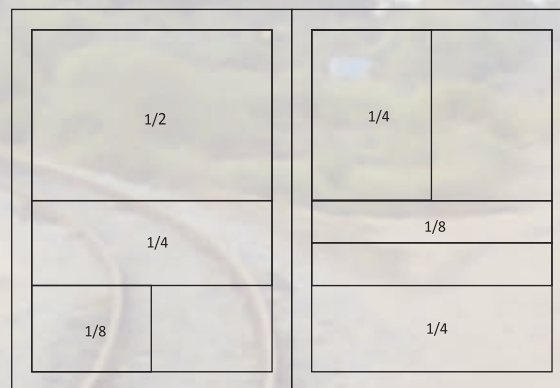
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

- Программы Adobe Photoshop, Illustrator.
- Разрешение 300 dpi, цветовая модель CMYK
- Шрифты перевести в кривые.
- Текст по картинке полужирный не менее 7 пунктов.
- Черный - запечатывание по верху.
- Сумма красок в тенях не более 320%.
- CorelDraw не является подготовленным к печати документом, и подлежит доработке.

В случае, если макет будет разрабатываться нашими специалистами, вам нужно лишь определиться с его размером, прислать текстовое наполнение в произвольной форме, контактную информацию, логотип и фотографии (если есть такая необходимость), а также указать примерную цветовую гамму или стиль.

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



Прайс-лист на размещение рекламы (цены указаны в рублях с НДС)

Модульная реклама / статья			Бонус (строчная реклама)	Разработка модуля
Размер	Формат модуля, мм	Стоимость	Количество строк	Стоимость
1/8 полосы	88*59, 180*28	6'600	5	790
1/4 полосы	88*122, 180*59	11'550	10	890
1/2 полосы	180*122	20'350	20	990
Полоса	180*250	35'500	40 + перс. рассылка	1090

Модульная реклама на обложке	Коэффициент наценки	Бонус
Лицевая сторона (от 1/2 полосы)	договор.	Идентичный модуль во внутреннем блоке
Вторая и третья сторона (от 1/2 полосы)	2	
Последняя сторона (от 1/2 полосы)	3	

Рекламодателям журнала предоставляется бесплатная услуга – размещение персональной страницы в ТОПе предприятий и еженедельная рассылка рекламной информации по собственной базе электронных адресов (более 50'000)

При единовременной предоплате 2-х публикаций	СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ подробнее на стр. 40
При единовременной предоплате 3-х публикаций	
При единовременной предоплате 5-и публикаций	
При единовременной предоплате 10-и публикаций	

Электронные рассылки

Предлагаем воспользоваться рассылкой объявлений по базе электронных адресов предприятий, связанных с железнодорожной отраслью промышленности (более 50 000)!

Все адреса получены путем регистрации новых подписчиков на сайте издания, работы на различных тематических железнодорожных выставках, а также силами собственной службы маркетинга.

Практика показывает, что такой способ передачи информации является одним из самых эффективных.

1. Еженедельные рассылки

- проводятся по воскресеньям
- содержат ссылки на персональные страницы компаний Заказчиков, на которых вносятся требуемые изменения
- при заказе рассылки бесплатно предоставляется размещение персональной страницы компании Заказчика в ТОПе каталога предприятий
- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок	
2'100	1 еженед. рассылка	1 неделя в ТОПе компаний	+ бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
3'650	2 еженед. рассылки	2 недели в ТОПе компаний	
4'750	3 еженед. рассылки	3 недели в ТОПе компаний	
5'500	4 еженед. рассылки	1 месяц в ТОПе компаний	

2. Персональные рассылки

- услуга единоразовая, оказывается в заранее согласованный с Заказчиком день
- проводятся с понедельника по четверг (по пятницам в случае срочной необходимости) в две очереди: с 6:00 до 14:00 и с 14:00 до 20:00 (время указано приблизительное, т.к., скорость рассылки напрямую зависит от размера отправляемого письма)
- содержат информацию исключительно о компании Заказчика
- при заказе бесплатно предоставляется размещение персональной страницы компании Заказчика в ТОПе каталога предприятий
- для оформления и последующего согласования с Заказчиком образца письма персональной рассылки нам необходимы:
 - тема письма
 - текст письма (информация, которую вы хотите довести до сведения адресатов)
 - контактная информация (для обратной связи)
 - по желанию логотип, фотоматериалы, прайс-лист и т.д.

ВАЖНО! Объем письма не должен превышать 200 Кб (при необходимости включить в письмо большое количество фото-и-видео материалов, вложенные файлы будут заменены на ссылки для скачивания, а сами файлы размещены на персональной странице компании Заказчика)

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

Стоимость (руб.)	Скидка	Услуга	В подарок
7'250	-	1 перс. рассылка	месяц еженедельных рассылок + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
13'050	10%	2 перс. рассылки	
18'500	15%	3 перс. рассылки	
23'200	20%	4 перс. рассылки	

Предусмотрены специальные условия и скидки при заказе рассылок на квартал, полугодие и год.

3 месяца - скидка 10%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
19'575	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
35'235	6 перс. рассылок	
49'915	9 перс. рассылок	
62'640	12 перс. рассылок	

6 месяцев - скидка 15%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
36'975	6 перс. рассылок	6 месяцев еженедельных рассылок + 6 месяцев в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
66'555	12 перс. рассылок	
94'285	18 перс. рассылок	
118'320	24 перс. рассылки	

12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
69'600	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
125'280	24 перс. рассылки	
177'480	36 перс. рассылок	
222'720	48 перс. рассылок	

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

При размещении рекламы на год электронные рассылки и дополнительное продвижение в социальных сетях

Предлагаем принять участие в акции, которая позволит значительно сэкономить рекламный бюджет и при этом получить максимальный эффект от вложенных средств.

При единовременной предоплате скидка 20%

Стоимость публикаций на год (со скидкой 20%)	Размеры модулей в мм строчная реклама (бонус)	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)	Дополнительный бонус /сумма бонуса
		кол-во рассылок / сумма бонуса	
52 800	1/8 полосы + 5 строк	4 / 29 000	-
92 400	1/4 полосы + 10 строк	8 / 58 000	дополнительное продвижение в социальных сетях
162 750	1/2 полосы + 20 строк	12 / 87 000	
283 950	1 полоса + 40 строк	16 / 116 000	

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

- бесплатно предоставляется дополнительная рекламная площадь для размещения актуальных прайс-листов
- гарантированное участие во всех специализированных выставках и конференциях, в которых запланировано наше участие в качестве информационного партнера. На сегодняшний день утверждены мероприятия, указанные в разделе сайта Календарь выставок

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

- при размещении рекламы от 1/4 полосы и выше специальный подарок – дополнительное продвижение в социальных сетях
- размещение персональной страницы вашей компании в Топе каталога предприятий на сайте издания с возможностью еженедельного обновления информации
- еженедельные и персональные электронные рассылки по собственной базе электронных адресов предприятий железнодорожной отрасли промышленности

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



В акции уже участвуют:

- ГК Можгинский литейный завод «Арсенал» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Авант» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Альфа-Пьезо» (Ростовская область, г. Таганрог)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП33» (г. Санкт-Петербург)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Желдорузел» (г. Москва)
- ООО «КД-Сервис» (Челябинская область, г. Челябинск)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК97» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «НПК «ТЕХНОВОТУМ» (г. Москва, г. Зеленоград)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «Стальпром-Омск» (Омская область, г. Омск)
- ООО «СТРОЙ УНИВЕРСАЛ» (г. Москва)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО НПК «Крона» (Пензенская область, г. Пенза)
- ООО НПП «Электромаш» (Ростовская область, г. Новочеркасск)
- ООО Торговый дом «БЗБО» (Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский)
- ООО ТПК «ЭкспоТрейд» / LLC 'EKSPOTREID' (г. Москва)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.





МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO EURASIA KAZAKHSTAN 2024

БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОР: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО» 

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

Энергетика, нефтегазовая и химическая промышленность, машиностроение, металлургия, металлообработка, информационные технологии, транспорт, агропромышленный комплекс, медицина и фармацевтика, строительство, лёгкая промышленность, высшее и профессиональное образование, перспективные разработки предприятий, инвестиционные проекты регионов и стран СНГ

19-21 ИЮНЯ 2024

АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН
RIXOS ALMATY

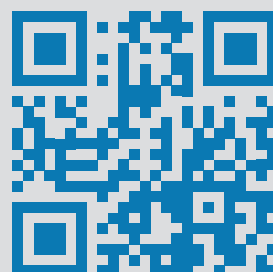
www.zarubezhexpo.ru

www.Expoeurasia.org

АО «Зарубеж-Экспо»
+ 7 (495) 721-32-36
info@zarubezhexpo.ru

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

Бизнес-форум, тематические круглые столы, презентации регионов, биржа контактов





Translogistica

Ural

Выставка-форум по логистике
и коммерческому транспорту

3 дня
работы

30 октября –
01 ноября
2024

Екатеринбург,
МВЦ
«Екатеринбург-
ЭКСПО»

+ 1 000
ЛОГИСТОВ
Урала

2 потока
мероприятий
деловой
программы

Транспортно-
логистические
услуги и
коммерческий
транспорт

Организатор



Международная
Выставочная
Компания

+7 (343) 226-04-29
tl-ural@mvk.ru

Подробнее о выставке
translogistica-ural.ru

